H. Gr. 1245

H. Inc. 145.

Vnc 8027

Geogr. Fisc. 145.

R

Van Kinsbergen.

Des

Herrn van Kinsbergen

Beschreibung

vom

Archipelagus.

Aus

dem Holländischen übersetzt

und

mit Anmerkungen begleitet

von

Kurt Sprengel,

Doktor der Arzneikunde, öffentlichem außerordentlichen Professor auf der Friedrichsuniversität, Mitgliede der Röm. Kaiserl. Akademie der Naturforscher und Ehrenmitgliede der Gesellschaft Schweizerischer Aerzte und Wundärzte.

Rostock und Leipzig,
in der Koppenschen Buchhandlung
1792.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Vorbericht des Verfassers.

Einige meiner Freunde lenkten einst in einer Unterredung mit mir das Gespräch auf den gegenwärtigen Zustand der ehedem so freien und blühenden Inseln des Aegäischen Meeres, die jetzt unter dem unbegränzten Despotismus der Türken in das größte Elend versunken sind. Diese Unterredung veranlaßte mich, etwas über den wahren Zustand der vornehmsten Inseln dieses Meeres aufzusuchen. Ich fügte eine Beschreibung des Kriegesdienstes, des Handels und der Schifffahrt hinzu, die ich Anfangs allein für meine Freunde bestimmte. Indeß wird dieselbe meinen Landsleuten vielleicht in dem Falle nützlich seyn, wenn der Archipelagus einst unter eine andere Herrschaft kommen sollte Man wird alsdann beurtheilen können, welchen Nutzen der Handel mit diesen jetzt verarmten Eilanden mit sich führe.

Bei der Beschreibung des Archipelagus bin ich folgendem Plane gefolgt. Von der Insel Kandia an, beschreibe ich die Europäischen Küsten und die Eilande, die zu derselben gerechnet werden, gehe alsdann weiter nordwärts, kehre bei dem Hellespont wieder um, und gehe an der Asiatischen Küste und über die Inseln, die zu derselben gehören, zur Insel Kandia zurück. — Diese Beschreibung macht den ersten Theil meiner Abhandlung aus.

In dem zweiten Theile gehe ich von der Europäischen Küste des Hellesponts über das Meer von Marmara, Konstantinopel vorbei, und durch den Kanal ins schwarze Meer. Alsdann führt mich mein Weg längs der Asiatischen Küste wieder zu den Dardanellen zurück.

Nachher habe ich noch zum Gebrauche der Seeleute einige Bemerkungen über die westliche Küste von Morea, vorzüglich über die Häfen und Ankerplätze von Navarino, Coron und Modon, angehängt, die in dem Werke selbst nicht aufgenommen werden konnten, um den Zusammenhang des Vortrags nicht zu unterbrechen; und damit dem Leser alles deutlicher und anschaulicher werde, habe ich eine Karte dieser Länder und Meere entworfen, die von der ältern fehlerhaften sehr abweicht *).

Erreiche ich durch meine, bloß zum Nutzen des Vaterlandes angewandte Mühe und Kosten, meinen Zweck, dem Vaterlande einen Vortheil zuzuwenden, so werde ich mich für meine Arbeit doppelt belohnt halten, und mehr als zufrieden seyn.

*) Diese Karte wird hoffentlich in Deutschland nachgestochen werden.

Vorbericht des Uebersetzers.

Bei den widersprechenden Nachrichten, die wir zeither über die militairische Verfassung des Osmanischen Reichs erhalten haben, verdient doch vorzüglich ein Mann gehört zu werden, der eben so gut, wie Tott, Volney, Peyssonel und Muradyea d'Osson, Augenzeuge war, und der zugleich frei von allem Verdacht der Partheilichkeit ist.

Der Verfasser hat sich nicht allein als Held die Bewunderung der Welt erworben, sondern auch als Gelehrter verdient er die Achtung der Kenner; und seinen Charakter fanden alle, die ihn näher kannten, verehrungswürdig.

Dies Werk kann daher, meines Erachtens, sichern Anspruch auf den Beifall des Publikums machen, wenn gleich nicht alles für jeden Leser gleich anziehend seyn sollte. — Dürften doch meine Uebersetzung und die geringfügigen Anmerkungen, die ich hinzugesetzt habe, auf die Nachsicht des Publikums rechnen!

Halle, im Februar 1792.

Kurt Sprengel.

Erster

Beschreibung

des

Archipelagus.

Erster Theil.

Kandia.

Die Insel Kandia, sonst Kreta, liegt inter 35 Grad 40 Minuten nördlicher Breite. Die größte Ausdehnung dieses Eilandes erstreckt sich von dem Kap Garabusa, dem westlichsten Vorgebirge desselben, bis zu dem östlichsten Vorgebirge Sidero. Fälschlich hat man bisher das Kap Salomon für das östlichste Vorgebirge gehalten.

Diese größte Länge beträgt ungefähr 35 Holländische Meilen; die größte Breite aber, von Norden nach Süden, 10 solche Meilen. — Man wird sich gewiß darüber wundern, daß diese Angaben so sehr von den Bemerkungen meiner Vorgänger abweichen. Die Reisenden lassen sich aber oft durch die Beschwerlichkeiten abschrecken, alles selbst von neuem aufzunehmen, und trauen lieber den Berichten der nicht selten völlig unkundigen Einwohner.

Den Flächeninhalt der Insel kann man auf 371 Französische Quadratmeilen schätzen. Ueberall findet man viel hohes, gebirgiges Land; die Gebirgsrücken streichen von Westen nach Osten. Die Kette dieser Gebirge ist an vier Orten durchschnitten, und die vornehmsten Kommunikationswege von der nordlichen zur südlichen Küste, theilen die Insel, ihrer Länge nach, in vier beinahe gleiche Distrikte. Die erste Abtheilung ist zwischen den Bergen von Spachie, die sich von dem westlichen Vorgebirge der Insel bis zur Höhe von

Retimo erstrecken, und von Criavici durch ein freies offenes Thal getrennt werden. Criavici ist eigentlich der westlichste Fuß des Berges Ida. — In diesem ersten Distrikt findet man die Häfen Grabuges, die Meerbusen Chissamos, Cannée und Porto-Suda an der nordlichen, und den Spachie-Hafen an der südlichen Küste.

Der Ankerplatz und Hafen von Retimo, dann die Bucht Standia und die Festung Kandia liegen auf der Nordküste der zweiten Abtheilung, deren Mittelpunkt der Berg Ida ausmacht. Dieser berühmte Berg ist der höchste auf der Insel, und zeigt sich ganz einzeln stehend, da die Ebenen von Kandia und Messara sich an die Kette von Hügeln anschließen, die den Fuß des Ida bilden. Hier findet man den bequemsten Weg zur Gemeinschaft zwischen der Nord- und Südseite der Insel; auch hat diese hier ihre größte Breite.

Die dritte Abtheilung kann man von dem Berge Ikaro anrechnen, der sich weit

Diese größte Länge beträgt ungefähr 35 Holländische Meilen; die größte Breite aber, von Norden nach Süden, 10 solche Meilen. — Man wird sich gewiß darüber wundern, daß diese Angaben so sehr von den Bemerkungen meiner Vorgänger abweichen. Die Reisenden lassen sich aber oft durch die Beschwerlichkeiten abschrecken, alles selbst von neuem aufzunehmen, und trauen lieber den Berichten der nicht selten völlig unkundigen Einwohner.

Den Flächeninhalt der Insel kann man auf 371 Französische Quadratmeilen schätzen. Ueberall findet man viel hohes, gebirgiges Land; die Gebirgsrücken streichen von Westen nach Osten. Die Kette dieser Gebirge ist an vier Orten durchschnitten, und die vornehmsten Kommunikationswege von der nordlichen zur südlichen Küste, theilen die Insel, ihrer Länge nach, in vier beinahe gleiche Distrikte. Die erste Abtheilung ist zwischen den Bergen von Spachie, die sich von dem westlichen Vorgebirge der Insel bis zur Höhe von

Retimo erstrecken, und von Criavici durch ein freies offenes Thal getrennt werden. Criavici ist eigentlich der westlichste Fuß des Berges Ida. — In diesem ersten Distrikt findet man die Häfen Grabuges, die Meerbusen Chissamos, Cannée und Porto-Suda an der nordlichen, und den Spachie-Hafen an der südlichen Küste.

Der Ankerplatz und Hafen von Retimo, dann die Bucht Standia und die Festung Kandia liegen auf der Nordküste der zweiten Abtheilung, deren Mittelpunkt der Berg Ida ausmacht. Dieser berühmte Berg ist der höchste auf der Insel, und zeigt sich ganz einzeln stehend, da die Ebenen von Kandia und Messara sich an die Kette von Hügeln anschließen, die den Fuß des Ida bilden. Hier findet man den bequemsten Weg zur Gemeinschaft zwischen der Nord- und Südseite der Insel; auch hat diese hier ihre größte Breite.

Die dritte Abtheilung kann man von dem Berge Ikaro anrechnen, der sich weit

über die Ebenen von Kandia bis zu den Bergen von Cavouccy erhebt. Die letzteren liegen in dem schmalsten Reviere der Insel, und werden durch ein Thal, das von Norden nach Süden läuft, von den Bergen von Ascity getrennt. Auf den Küsten dieser Abtheilung findet man nichts Merkwürdiges, als den Hafen Spinalonga und den Ankerplatz Mirabel.

Das übrige Stück der Insel bis an die Ostspitze, zwischen den Vorgebirgen Sidero und Salomon, ist ebenfalls bergig, und man findet keine andere Kommunikation zwischen der Nord- und Südseite, als die genannten. Zwischen beiden Vorgebirgen liegt der Ankerplatz Paleio-Kastro in der Mitte. — Die angeführten Gemeinschaftswege sind die vorzüglichsten, und fast die einzigen brauchbaren: sie verbinden die bequemsten Plätze und Häfen, auf der Nord- und Südseite mit einander. In diesen Zwischenräumen findet man auch die beträchtlichsten Bäche, die kaum den

Namen der Flüsse verdienen, da ihr Lauf so schnell, und ihr Bette so enge ist.

An diese allgemeine Abtheilungen muß man sich nothwendig halten, und alle besondere Eintheilungen darauf zurückbringen. Dies wird besonders in Kriegeszeiten erfordert, wenn man einen Entwurf zum Angriff oder zur Vertheidigung machen will.

Die Türken haben das Königreich Kandia unter drei Baschas vertheilt, die den drei Gouvernements von Kandia, Retimo und Kanea vorstehen. — Das erstere erstreckt sich von der Provinz Milopotamo bis zum Kap Salomon; das zweite von Ampicorma zur Provinz Lambrys; und das Gouvernement Kandia geht vom Kap Garabusa bis zur Provinz Ampicorma.

Die Abtheilungen der Insel, die von den Griechen herrühren, sind weniger verwirrt, und einfacher. Auch haben sich die Bewohner der Insel schon daran gewöhnt.

Die Namen sind so geblieben, wie sie im Mittelalter waren; zum Beispiel:

Chissamos.	Arkadien.
Selino.	Riso = Castro.
Sydonie.	Gnosso.
Ampicorma.	Lascitien.
Sphachia.	Malevinien.
Insel Gozzo.	Temenos.
Retimo.	Chersonesos.
Milopotamo.	Gira = Petra.
Aulopotamo.	Sitia.
Lambie.	Mirabella.

Spina = Longa.

Die günstige Lage der Insel führt uns leicht auf den Schluß, von welcher Wichtigkeit der Besitz derselben zur Kriegeszeit seyn müsse. Man könnte auf diese Art die völlige Herrschaft über alle Kommunikation zwischen der Europäischen Türkei und dem Archipelagus, sogar den wichtigen Handel mit Aegypten und Syrien, an sich bringen, und dergestalt diesen itzt verfallenen Handel, durch einige Etablissements in Aegypten, wieder beleben *).

*) Daß Kandia für den Handel nach der Levante und für den Besitz des Archipelagus

In diesem Falle könnte Kandia zum Stapelplatz für diese Meere eingerichtet werden, wenn man nur ein gutes Arsenal von der äußersten Wichtigkeit ist, bestätigt sich vorzüglich durch die Geschichte. Die Türken konnten sich nehmlich des Archipelagus nicht eher versichern, als bis sie Kandia völlig erobert hatten. Sie brachten 24 Jahre zu, ehe sie diesen letztern Zweck erreichten. Die Hauptstadt Kandia hielt sich am längsten. Es ward von Türkischer Seite eine eigene Festung neben derselben angelegt, um sie immer in der Nähe beschießen zu können. Die letztere erhielt den Namen Neu-Kandia, und war das einzige Beispiel von einer solchen Unternehmung. Die Belagerung wurde 1669 geendigt, und dann erst erfolgte die völlige Besitznehmung der Insel von den Türken. Rimpler hat diese merkwürdige Belagerung in seinen sämmtlichen Schriften beschrieben, die von Härlin herausgegeben sind.

Jetzt stellt die Stadt Kandia nur die Ruinen der ehemals so starken Festung dar.

anlegte. Es würde nicht schwer seyn, alle Häfen und Rheden zu bestreichen und zu decken, da die Natur selbst ihre Vertheidigung befördert und gleichsam an die Hand giebt. —

Die Forts, welche die Venetianer aufgeworfen hatten und die ihnen von den Türken entrissen wurden, sind noch in gutem Stande, ob sie gleich sehr schlecht besetzt sind, und wohl noch schlechter vertheidigt werden möchten, da die Energie und Tapferkeit der Türken, wie mit einem Mahle, erloschen ist. Es wäre außerdem auch nöthig, sich erst eines guten Postens auf der Küste Morea zu versichern, da Kandia von derselben gegenwärtig fast ganz abhängig

Die 21 Distrikte der Insel rühren, nach Pococke, eigentlich von den Venetianern her, und wurden Kastellaneien genannt, weil in jeder ein wichtiges Kastell lag. Jede Kastellanei hat einen Kadi zum Richter, und in jedem Flecken hat ein christlicher Capitaneo die Aufsicht über die Einsammlung der Steuern. S.

ist; denn die meisten Lebensmittel und andern Waaren, erhält Kandia von Morea aus, und die bequemsten Häfen des letztern Landes liegen nordwärts von Kandia.

Die dermalige Unfruchtbarkeit des Eilandes, welches gegenwärtig kaum im Stande ist seine Einwohner zu ernähren, muß nicht auf Rechnung des Bodens, sondern allein auf Rechnung der Bedrückungen der Türken, der Trägheit und Unwissenheit der Sklaven geschrieben werden; denn es ist ausgemacht, daß die Insel mehr als noch einmal so viele Einwohner ernähren kann. Itzt beläuft sich die Anzahl derselben auf 240,000 Seelen *).

*) An der Südseite der Insel sind die meisten Hügel; an der nördlichen ist der Boden am ebensten und fruchtbarsten. Die Flüsse sind zahlreich, trocknen aber im Sommer mehrentheils aus. — Die Zahl der Einwohner hat sich seit den Zeiten Pococke's weder vermehrt noch vermindert. Er bestimmte sie auf 300,000 Menschen. — Savary indeß, der sich lange in Kandia

Der Despotismus der Türken hat die Reitzbarkeit der Griechen gänzlich unterdrückt, und aus ihnen völlig gefühllose Geschöpfe gemacht. Allein die Sphaktrioten, welche die gebirgigen Gegenden der Insel bewohnen, haben noch

aufhielt, setzt die Zahl der Einwohner auf 350,000 Menschen, worunter kaum 150,000 Griechen, aber 200,000 Türken begriffen sind.

Wie sehr der Verfasser übrigens Recht hat, wenn er die jetzige Unfruchtbarkeit der Insel bloß auf Rechnung der Trägheit der Einwohner und des Despotismus der Otmanly schreibt: dies bestätigt sich durch die Nachrichten, die uns der Naturforscher Peter Belon du Mans über den äußerst blühenden Zustand der Insel unter der Herrschaft der Venetianer, hinterlassen hat. Fast ein halbes Jahrtausend war diese mächtige Republik im Besitze der Insel.

S. Belon observations de plusieurs singularités & choses memorables, trouvées en Grèce &c. 8. Paris 1553.

S.

die alte Tapferkeit und Freiheitsliebe der Kretenser geerbt. Bei einer Unternehmung gegen diese Insel würden sie gewiß auf den ersten Wink bereit seyn, dieselbe zu befördern, und dergestalt das Joch der Türkischen Tyranney abzuwerfen.

Die beiden besten Häfen auf der Insel sind der von Spina-Longa und Della-Suda. In dem erstern liegen die Schiffe, durch eine Kette von hohen Felsen vor den West-, und durch eine vorspringende Landenge vor den Ostwinden völlig gesichert. Dieser Hafen wird nordwärts vom Vorgebirge St. Giovanni begränzt. Neben dem letztern hat man auf einer kleinen Insel ein Fort aufgeworfen. Dies läßt man auf der linken Seite liegen, und findet alsdann in der Mitte zwischen dem Fort und der Küste der Insel bey sechs bis sieben Klaftern sichern Ankergrund. Man muß aber nothwendig das Schiff kreuzweise an zwei schwere Anker fest legen (vertuyen); denn, läßt man das Vordertheil des Schiffes weiter auf die rechte

Seite gehen, so wird die Tiefe der See beinahe der Höhe des Landes gleich.

Die übrigen Ankerplätze, die man auf der Insel findet, sind die Bucht Garabuza, welche die Franzosen Grabuges nennen; ferner, der Golf Chissamos, von Canea, die Häfen von Spachia und Retimo, die Ankerplätze Standia oder l'Estandi, Kandia, Mirabello und Paleio-Castro *).

Cerigo.

Dieses Eiland liegt ungefähr 11 Holländische Meilen Nordwest bei Norden von

*) Ueber den gegenwärtigen Zustand von Kreta oder Kandia ist unter den Neueren Savary am weitläuftigsten. (Reisen nach Griechenland. Aus dem Französischen. 8. Leipz. 1789.) — Außer etwas Wein und Safran, besteht die Ausfuhr fast allein in Oehl, wovon, nach Savary, jährlich für 2,240,000 Livres ausgeführt wird.

Kandia. Die Lage desselben rechtfertigt den Namen des Schlüssels zum Archipelagus, den man ihm beizulegen pflegt. Indessen konnten doch die Venetianer, da sie die Inseln des Archipelagus verloren und allein Cerigo behielten, sich nicht wieder zum Besitze der erstern verhelfen. Ehedem war freilich dieser Posten von mehr Bedeutung, da die Schwäche der Kriegesschiffe es noch verstattete, in den kleinen Buchten an der Südseite der Insel einzulaufen *).

*) Schon in den ältesten Zeiten pflegten alle Kauffahrtsschiffe, die aus Aegypten und Afrika kamen, hier zu landen. Die Insel gehörte den Spartanern, die hier eine Besatzung unterhielten. — Sie war der Göttin der Liebe, Aphrodite, besonders geheiligt, und wahrscheinlich kam die Rede, daß diese Tochter des Zevs hier zuerst aus dem Meere gestiegen sey, daher, daß die Phönicier zuerst den Dienst der Aphrodite nach Cythere oder Cerigo brachten.

Die Befestigung des Eilandes ist in sehr schlechtem Zustande, und kann gar nicht gerechnet werden.

Die Rhede von St. Nikolo an der Südseite von Cerigo ist ein gegen die Nordwinde gesicherter Ankerplatz, und könnte für Fahrzeuge, die zum Kreuzen ausliefen, einen guten Zufluchtsort abgeben, von wo aus alle feindlichen Bewegungen zwischen Morea und Kandia beobachtet werden könnten. Zur Winterszeit aber ist diese Rhede gefährlich, da sie von Osten nach Südwesten ganz offen liegt.

Will man von der Ostseite her an dieser Insel landen, so steuert man auf den südlichsten Berg zu, der oben platt, und auf dem ein weißes Haus erbauet ist. Hat man eine Zeitlang diese Richtung behalten, so entdeckt man bald drei Klippeninseln, die den Namen Dragonneri führen und von weitem wie festes Land erscheinen. Zwischen demselben und dem festen Lande, läuft man durch, und läßt sie an der linken,

oder noch besser auf der rechten Seite liegen. Sobald man über sie hinaus ist, entdeckt man sogleich den Hafen. Man steuert alsdann westwärts, bis man ein kleines Fort, welches auf der linken Seite der Bay liegt, gegen sich über hat, läßt dasselbe in der Folge nordostwärts liegen, und kann bei dreißig Klaftern in festem Boden, und 28 Klaftern in schwarzem Sand, den Anker werfen, indem man hinter dem Fort in einem gehörigen Abstand liegen bleibt.

Das Fort St. Nicolo selbst verdient in Kriegeszeiten nicht die geringste Aufmerksamkeit. Es ist eine elende achteckige Redoute, mit zehn kleinen und in sehr schlechtem Stande befindlichen eisernen Stücken versehen. Die ganze Besatzung besteht aus zwanzig Mann nebst einem Officier, und gehört zu dem Regiment, welches in der Stadt Cerigo und auf dem alten Kastell in Garnison liegt.

Ungefähr in derselben Richtung, findet man fast in der Mitte zwischen Cerigo und Kandia die Klippen Pori und

Poresti nebst dem unbewohnten Inselchen Cerigotto.

Milo.

Nordostwärts vom Kap Garabuza unter Kandia, liegt in der Entfernung von 19 Holländischen Meilen die Insel Milo. Etwas weiter ostnordostwärts bei Norden von Cerigo findet man sie unter der Breite von 36 Grad 43 Minuten. Von der Nordseite her, erkennt man Milo deutlich an einer hohen Klippe auf der Westseite, die unter dem Namen Antimilo bekannt ist. Dies Eiland wird von der Insel Argentiera bloß durch einen engen Kanal getrennt, und bildet mit derselben und dem verbrannten Eilande die Rhede von Argentiera. Auf der letztern gehen die meisten Französischen Schiffe vor Anker, um Lootsen an Bord zu nehmen.

Wir kehren indessen nach Milo zurück. Diese Insel ist die erste in der Kette der zahlreichen Eilande des Archipelagus. Sie hat eine länglich runde Gestalt, und hält

drei Meilen im Umfange. Wegen der überall steilen und felsigen Küsten, kann man nicht anders anlanden, als auf der Nordseite, Argentiera gegenüber, wo man verschiedene kleine Einbuchten findet. Ausserdem, daß die Küste aller Orten mit steilen Felsen besetzt ist, erhält die Insel noch durch blinde Klippen fast ringsum eine natürliche Vertheidigung, und wird dergestalt von dieser Seite gegen alle Angriffe gesichert.

An der Nordwestseite der Insel, ist ein geräumiger und sicherer Hafen. Um die Einfahrt in denselben recht zu treffen, muß man, wenn man von Norden oder Westen kommt, sich nahe an Antimilo halten; dieser Insel kann man sich von allen Seiten her sehr bequem nähern. So bald man unter derselben ist, entdeckt man die offene Einfahrt. Die Küste ist hoch und schön. An der Nordostseite der Einfahrt sieht man zwei kleine Inseln, zwischen welchen man aber nicht durchlaufen, sondern sich mehr zwischen diesen Inseln und der Küste halten muß. — Ein anderes Merkmahl hat man

an dem Dorfe Sia-Fanos, welches zur linken auf einem kegelförmigen Berge liegt. Auf der rechten Seite sieht man zu gleicher Zeit den Eliasberg von ähnlicher Gestalt. Kurz, so bald man auf der Höhe der Nordseite von Antimilo ist, und das Kap Südsüdost auf dem Kompaß hat, ist man sicher, daß man mitten in dem Hafen segelt.

Der beste Ankerplatz ist weiter in den Hafen hinein; denn in der Mündung und selbst in der Mitte hat man noch immer 40, 45 auch 50 Klaftern Tiefe. Man hält sich mehr an das Ufer zur linken Seite, bis man 18, 20 und 22 Klaftern feinen Sandgrund hat. Dann läßt man den Anker fallen, und sucht sich vorzüglich auf der Nordost- und Nordwestseite gegen die aus Norden hochgehende See zu verwahren.

Die Mündung des Hafens von Milo ist fast 440 Ruthen breit, und kann nur durch sehr starke Batterieen vertheidigt werden, die man auf den zwei vorstehenden Hügeln, welche sehr nahe an dem Eingange

des Hafens liegen, errichten sollte. Indeß hat man in der That nicht nöthig, sich so viele Kosten zu machen; der Hafen von Milo bedeutet gerade alsdann, wenn Kriegesoperationen nothwendig sind, sehr wenig. Man kann in diesem Falle eher in See bleiben, und es ist im Gegentheil alsdann, wegen der heftig wehenden Nordwinde, sehr beschwerlich, aus dem Hafen zu kommen und die hohe See zu gewinnen.

Diese Insel bringt viel Weizen, Kattun, Schminkbohnen, Melonen, Gurken und Koloquinten hervor *).

*) Die Insel Milo, oder Melos, war von jeher ihrer Fruchtbarkeit wegen berühmt. Schon zu Pausanias Zeiten, hatte man eine Menge vulkanischer Produkte auf derselben bemerkt. — Die Barbarei der Athener gegen die Bewohner von Melos ist bekannt. Viele Jahre lang, hatten die Einwohner der Tyranney ihrer mächtigen Nachbarn tapfern Widerstand geleistet. Endlich wurden sie überwunden, und die Sieger beschimpften sich selbst am meisten, indem sie Alles, was Waffen tragen konnte,

Napoli di Romania.

Die Stadt selbst liegt an einem Meerbusen desselben Namens auf der Küste von Morea, fast Westnordwestwärts von der Insel Milo und Nordwärts vom Kap St. Angelo.

niedermachten, und die Wehrlosen nach Attika transportirten.

Tournefort macht von der Fruchtbarkeit dieser Insel noch eine sehr vortheilhafte Beschreibung. Savary fand indeß ihren gegenwärtigen Zustand sehr traurig. Statt der 5000 Griechen, die zu Tournefort's Zeiten Kopfsteuer bezahlten, waren damals in einem Umfange von 18 Meilen ungefähr 700 Einwohner. Die schönsten Felder lagen ungebaut, und fruchtbare Thäler hatten sich in Moräste verwandelt. — Eine Menge mineralischer Quellen und warmer Bäder waren auf derselben; aber die beständigen mineralischen und schweflichten Ausdünstungen haben den Einwohnern ein bleiches, kachektisches Ansehen zugezogen. Sie sind jährlich 9 Monate lang mit heftigen Fiebern ge-

Die Lage dieses Meerbusens gerade am Eingange zu den Cykladischen Inseln und zum festen Lande von Europa, fast in der Mitte von Morea, die vortrefliche Rhede und die beinahe unbezwingliche Festung Palamide führen ganz natürlich auf den Schluß, daß man diesen Busen vorzüglich

plagt. Savary schreibt die Schuld von der Entwölkerung dieser Insel allein der schlechten Polizei der Türken zu.

Argentiera, ehedem Cimolis, war wegen des weißen, fetten Thons, der den Boden derselben bedeckt, und unter dem Namen der Cimolischen Erde bekannt war, sonst nicht wenig berühmt. Es giebt auf der ganzen Insel weder Kadi noch Aga; und die Einwohner würden völlig frei und glücklich seyn, wenn sie nicht oft unangenehme Besuche von den Korsaren erhielten, und dem Kapudan-Pascha jährlich einen hohen Tribut bezahlen müßten. — Den Hafen von Milo rühmt Savary eben so, wie die Rhede von Argentiera, als sehr sicher und für die größten Flotten bequem genug.

wählen müßte, um daran ein Etablissement zu errichten. Man mag die Sache betrachten, wie man will, so bietet diese Stadt alle erwünschten Vortheile dar, die man in andern Häfen des Archipelagus vergebens sucht. Sowohl in Rücksicht der Hülfsmittel, als in Absicht des sichern Vertheidigungsstandes, ist dieser Platz ohne Widerrede der beste auf der Halbinsel Morea, und der geschickteste, um dort im Winter eine Flotte zu verbergen. Man rechne dabei auf die Ankerplätze von Speci und Napoli di Malvasia, die man wählen kann, wenn man wegen widriger Winde nicht in den Meerbusen einzulaufen im Stande ist.

Die Rhede.

Eine Viertelmeile von der vorstehenden Landspitze, auf welcher die Stadt gebauet ist, hat man nach und nach 35 Faden Tiefe, nachdem man sich dem Fort mehr und mehr nähert, welches den Eingang zum Hafen bestreicht. Drei hundert Ruthen von den westlichsten Häusern der Stadt, kann

man mit 9 bis 10 Klaftern Tiefe den Anker in festem schwarzem Boden werfen. Man hat alsdann das Fort Palamide Süd bei Osten, und kann sicher West- und Südwestwärts von dem kleinen Fort den Anker fallen lassen, indem man sich in einer gehörigen Entfernung hält.

Die Rhede erstreckt sich Ost- und Westwärts bis zu den Mühlen, die auf der westlichen Küste, eine Viertelmeile von der Stadt, stehen. Man findet hier einen guten Wasserplatz, und die Schiffe, die, bloß um Wasser einzunehmen, in den Meerbusen einlaufen, pflegen drittehalbmal so weit, als die Länge eines Kabeltaues beträgt, vom Ufer, in 7 Klaftern zu ankern. Man muß sich nur hüten, der innersten Küste des Meerbusens nicht zu nahe zu kommen, da das Fort auf der Nord- und Nordostseite mit Sandbänken umgeben ist.

Auf dieser Rhede können bequem zwei hundert Linienschiffe liegen. Sie sind ziemlich sicher, ungeachtet sie den südlichen und südöstlichen Winden ausgesetzt sind, welche die

See in dem Meerbusen sehr unsicher machen. Daher müssen die Schiffe sich auf der Ostsüdost- und Westnordwestseite mit Ankern recht gut verwahren. Der Südwind geht selten in dem Meerbusen stark. Die Batterieen auf der Westseite der Stadt, deren Lage sehr hoch und vortheilhaft ist, bestreichen die Rhede vollkommen. Indessen haben die Schiffe, die weiter nach innen oder nordlicher liegen, als die Kanonen von den Forts reichen, nichts zu fürchten, sondern sind völlig vor denselben gesichert. Dieser Batterieen ungeachtet, griff der Commodore Elphinston, der von dem Russischen Geschwader, unter Commando des Grafen Orlow, mit zwey Schiffen und einigen Fregatten beordert war, die Türkische Flotte an, die zehn Karavellen stark auf dieser Rhede geankert hatte. Das Treffen dauerte den ganzen Tag, doch ohne beträchtlichen Erfolg. Die Karavellen hatten ihre Taue mit Queerseilen befestigt, (damit die Schiffe gar nicht aus der Richtung kommen konnten) und wußten überdies von den Bat-

terieen auf dem Lande so viele Vortheile zu ziehen, daß eine Unternehmung gegen sie in der That sehr unvorsichtig, tollkühn und unnütz seyn mußte.

Der Hafen selbst ist seicht und nur für kleine Fahrzeuge bequem. Im Eingange hat man drei Klafter, die sich nach und nach bis zu Einer Klafter vermindern. Das Inselchen, worauf ein kleines Fort liegt, dessen Batterieen mit der See gleiche Höhe haben, macht gerade die Mündung des Hafens aus.

Befestigung.

Der Berg, an dessen Fuße die Stadt angelegt ist, ist ein hohes Vorgebirge, das bloß, vermittelst einer Landzunge von 1200 Fuß Breite, mit dem festen Lande zusammen hängt. Diese so vortheilhafte Lage machte, daß man sonst diesen Platz als den wichtigsten von ganz Morea ansah, und die Festungswerke des Kastells, welches die Stadt ehemals sicherte und fest einschloß, wurden für unbezwinglich gehalten. Der

Berg ist bloß von Einer Seite, und allein längs eines sehr engen Weges, zugänglich. Neben dem Berge Palamide liegt ein hoher und steiler Felsen, der von allen Seiten unzugänglich ist, ausgenommen von der Ostseite, wo er sich an eine Kette von Hügeln anschließt, die auf der Ostküste vom Meerbusen selbst bis an den Hafen Toron herum liegen.

Man sieht leicht aus der Lage des Terrains, daß die Ost- und die Westseite keine Untersuchung verdienen, da das Gebirge unzugänglich, und die mehr als 400 Fuß hohen Felsen ungemein steil sind, und sich fast senkrecht erheben. Auf diesen Felsen, die oben einigermaßen flach sind, ist eine halbe Bastei errichtet, die den Hafen und das Terrain deckt, von wo man sich dem Berge nähern kann, wenn man nehmlich aus den Ebenen von Argos und Drapano kommt. Die Außenseite dieser Bastei hat mit der Stadt Gemeinschaft, die zum Theil aus Häusern besteht, welche in dem Felsen ausgehauen und selbst vor Bomben sicher sind.

Die Ost- und Südspitze, welche zugänglich sind, hat man mit größerer Sorgfalt befestigt. Die Werke bestehen hauptsächlich in einem halben Mond und einer unregelmäßigen Bastei, über welcher noch eine zweite angelegt ist. Das Feuer dieser Werke scheint, so viel man in einiger Entfernung beobachten kann, wohl unterhalten zu seyn. Uebrigens findet man hier noch mehrere kleinere Basteien, die alle mit Geschütz versehen sind. Am Ende der Außenwerke liegt eine Bastei, die, gleich der ersten, dazu dient, die Kommunikation mit der Stadt zu decken.

Die Werke von Palamide scheinen in ziemlich gutem Stande zu seyn, und sind erst kürzlich ausgebessert worden.

Die Werke des Kastells verfallen durchaus. Da sie auch weit niedriger liegen, als die andern, und durch die Werke von Palamide vollkommen gedeckt werden, so möchte es wohl ziemlich unnütz seyn, sie wieder auszubessern.

In dem alten Kastell sind Magazine von allerlei Arten.

Die Stadt.

Die Stadt ist von der Seeseite durch einen langen Wall, worauf einige Thürme errichtet sind, befestigt. Der westliche Theil ist seit kurzem ausgebessert, und mit einer Bastei versehen, welche die Mündung des Hafens deckt, und deren Feuer die Linie der Stücke auf dem kleinen, einzeln stehenden Fort, von dem wir vorhin sprachen, durchschneidet. — Auf dieser Seite ist eine große Zisterne angelegt, die das Wasser von dem Berg hinein leitet.

Das Werft, wo die Schiffe ankommen, liegt außerhalb der Stadt, und ist auf der Ostseite durch eine sehr große und wohl angelegte Bastei gesichert. Die letztere bestreicht den Hafen und die ganze Strecke, woher die Feinde kommen können. Die Türken haben ihr Zeughaus hieher verlegt, welches mit einer Menge von Bomben und Kugeln von verschiedenem Kaliber versehen ist.

Um kurz zu seyn, will ich hier den Zustand der Artillerie auf dem Fort Palamide. angeben.

Man findet dort 42 Stück metallene Kanonen von verschiedenem Kaliber, nehmlich von 12 bis 36 Pfünder; ferner 23 eiserne Stücken, meist alle geringer als 18 Pfünder; 4 metallene und zwei eiserne Mörser. Alle diese Stücke sind in schlechtem Stande, und manchen fehlen selbst die Laveten. Man hat dort außerdem einen ziemlich großen Vorrath von Bomben und Kugeln, und ungefähr 30,000 Pfund Pulver.

Der größte und schwerste Theil der Stücke liegt auf der östlichen Fronte des Forts, auf der Kourtine de Porte. Es sind zwei metallene 24 Pfünder ohne Lavetten, ein eiserner in schlechtem Stande, 4 schöne metallene Schlangen, 48 Pfünder, in gutem Stand, die aber auf schlechten Schiffslavetten liegen.

Auf der rechten Bastei an der Seeseite sind vier metallene 24Pfünder außer Stande. Die linke Flanke und die doppelte innerste Bastei sind ohne Geschütz.

Was das an der Mündung des Hafens einzeln liegende Fort betrift, so liegen auf dem ersten Bollwerk sieben Stücke, worunter eins von sehr großem Kaliber ist; in der Redoute 10 kleine Stücke mit einem Mörser. Man versichert, daß der Vorrath an Pulver sehr gering, und der Platz überhaupt mit Geschütz sehr schlecht versehen ist. Man hat eine große Menge verdorbenen Zwieback, der aber durch keinen andern ersetzt wird.

Auf dem Kastell liegt eine metallene Schlange, ein 36Pfünder, 8 eiserne 12Pfünder, alles außer Stande; ein metallener Mörser von 13 Zoll, ebenfalls außer Stande.

Die Batterie der Westspitze hat 12 metallene 24Pfünder, die zwar mit Lavetten, aber von sehr alter Arbeit, versehen sind, und acht metallene 36Pfünder.

Auf den Thürmen und dem Bollwerke der Stadt, liegen auf der Seeseite

seite einige kleinere Stücke, und 4 metallene 24Pfünder.

Die Batterie an dem äußersten Ende des Werftes enthält 14 metallene 24Pfünder, die an sich gut, aber schlecht ausgerüstet sind, und sechs metallene 36Pfünder. Alle diese Stücke sind sehr schön, und erst kürzlich aus Konstantinopel gekommen.

Auf der östlichen Fronte der linken Bastei, liegen neun metallene 36Pfünder, zwei eiserne 4Pfünder, alle schlecht montirt, ein eiserner Mörser von 22 Zoll, und einer von 8 Zoll auf schlechten Lavetten.

Die Besatzung von Napoli di Romania besteht die meiste Zeit in ungefähr 400 Janitscharen, unter dem Commando eines Aga. Sie sind hauptsächlich für das Fort Palamide und für das alte Kastell bestimmt. Hier, wie aller Orten in den Staaten des Großsultans, findet sich eine weit größere Anzahl unbesoldeter Janitscharen, auf die man nicht rechnen kann. Vor kurzem hat man die Besatzung mit 700 Romelioten vermehrt; diese neuen Truppen

sind bestimmt, in verschiedene Städte von Morea vertheilt zu werden.

Die Art, wie man das Fort angreifen kann.

Aus allem, was wir gesagt haben, erhellt deutlich, daß das Schicksal dieses ganzen Platzes und der Stadt von dem Fort Palamide abhängt. — Ungefähr eine Viertelmeile von dem letztern ist der Hafen Toron, ein sehr bequemer und sicherer Ankerplatz, der zur Landung der Truppen ungemein geschickt ist. Das Geschwader und die leichten Fahrzeuge, die zu dieser Expedition ausgesandt werden, müssen erst im Meerbusen hin und her kreuzen, und dann sich eines frischen Windes bedienen, um in den Hafen zu steuern und dort 1500 Mann ans Land zu setzen. Die Avantgarde muß sogleich auf den Höhen von Drapano, und oberhalb dieses Dorfes, eine Achtelmeile von dem Landungsplatze, wo die Gemeinschaft mit der Ebene von Napoli di Romania offen ist, Posto fassen. Ist diese Unternehmung glücklich ausgeführt, so muß man

keinen Augenblick verlieren, um längs dem Fuße des Berges bis zu einem wüsten Griechischen Dorfe vorzudringen. Dieses Dorf liegt Napoli gegenüber, an dem äußern Ende einer Kette von Hügeln, die sich bis nach Palamide erstrecken. Hier muß man einen Posten lassen, um die Kommunikation mit Drapano zu begünstigen, und bequem zu machen, und dann auch, um, im Falle die Sache übel abliefe, den Rückzug durch die Ebene von Drapano zu decken.

Zu gleicher Zeit müssen 300 Mann mit Ruderfahrzeugen den westlichen Ausgang des Hafens Toron suchen, dann längs der Küste fort rudern, und sich etwas über einem kleinen Eilande ans Land begeben. Sie ersteigen alsdann von einem Thal aus das Gebirge, und machen Halt, sobald sie den Pfad entdecken, der unter dem Fort Palamide weg nach der Stadt führt.

Auf eine festgesetzte Zeit, müssen die Truppen, die längs der Küste angerückt waren, sich auf der Höhe stellen, ohne vom Fort aus entdeckt zu werden, und auf die

Spitze der südlichsten Bastei einen Sturm wagen, und alsdann rechts die Pforte der Redute einzunehmen suchen. Wenn das Zeichen zum Angriff gegeben ist, so muß ein Theil der 300 Mann, die auf der andern Seite des Berges postirt waren, weiter hinauf rücken, und sein Bestes thun, um rechter Hand in diese Bastei einzudringen. Inzwischen müssen die übrigen auf dem Fußsteige unter der Festung fortmarschiren und sich auf dem Platz, wo die Stadt mit Palamide Gemeinschaft hat, postiren.

Auf diese Art wird dieser Theil der Festung mit einem Male wehrlos; und da auf der rechten Flanke der gegenüberstehenden Bastei auch nur zwei schlechte eiserne Stücke liegen, so werden sehr wahrscheinlich die hierzu bestimmten Truppen ihren Endzweck bequem erreichen. Haben sie einmal auf dem Orte, wo die Kommunikation ist, Posto gefaßt, so können sie sich dort zu ihrem großen Vortheil leicht erhalten, und die Uebergabe des Forts befördern, indem

der Besatzung alsdann keine Hoffnung zum Rückzuge oder zur Hülfe übrig bleibt.

Das Geschwader könnte auch zu gleicher Zeit eine Diversion machen, und im Vorbeisegeln die Vertheidigungspunkte der Stadt selbst beschießen; so könnte man außerhalb des Bezirks, den die Mörser bestreichen, vor Anker gehen. Auch sollen die letztern in sehr schlechtem Stande, und daher wenig zu fürchten seyn.

Die Zahl der Einwohner schätzt man ungefähr auf 6000, die in dem Fort Palamide wohnenden Familien mit eingerechnet. Die meisten Einwohner sind Türken. Die Griechen machen, genau gerechnet, 100 Familien, und die Juden noch weit weniger aus. Man findet auch einige Armenier. Die Franken wohnen in der Vorstadt außerhalb Napoli, und treiben einen ziemlich einträglichen Handel, besonders mit Oehl, Getreide, Wolle, Seide, Vermillon, Zinnober, Gerste, Schminkbohnen, Bohnen, und erhalten dafür aus

Frankreich Tücher, Kaffee, Indigo, Koschenille, Zucker, Lyoner Zeuge, und dergleichen mehr *).

Thermia.

Ungefähr neun Holländische Meilen, grade im Norden von Milo, liegt die Insel Thermia. Etwas Seide ausgenommen, beträgt der Handel derselben sehr wenig. Sie hat zwei ziemlich gute Häfen, die sich nur für Kauffahrteischiffe, aber nicht für größere schicken. Sie heißen St. Erini und St. Stephano. Die Mündung des letzteren ist Südsüdost, und des ersteren Nordnordost und Nordost. Zwischen beiden, ungefähr sechs Meilen von Milo, ist die Insel Serfo auf demselben Windstriche gele-

*) Napoli di Romania hieß sonst Nauplia, und war der Hafen von Argos, einer der ältesten Städte in ganz Griechenland. — Zu Chandlers Zeiten war die Citadelle in sehr gutem Vertheidigungsstande.

gen; diese verdient indeß kaum erwähnt zu werden *).

Andros.

Vom nördlichsten Vorgebirge auf Thermia bis zum Hafen auf Andros, rechnet man sieben Holländische Meilen nordöstlich. Dieser Hafen taugt nur für kleinere Fahrzeuge, und ist also in Kriegeszeiten von keinem Belange. Um in demselben zu landen, steuert man zwischen Norden und Ostnordost. Die Insel ist außerordentlich fruchtbar, aber, wie die meisten andern im Archipelagus, durch die Trägheit der Türken gänzlich verödet.

Die vornehmsten Dörfer sind Messi, Strapurias, la Pichia, Livadia, Merta, Chario, Aladinia, Gianistes, Megnitetz, Lamiro, Apsilia, Stenietz, Vurcorti, Arna, Falica, Curelli, Pitrofo, Kastanietz, Kochilu,

*) Thermia hieß sonst Cythnos, und war wegen seines vortreflichen Wiesewachses berühmt.

Lardia, Amelocho, Atinati, Bouni, Gridia, Piscopia, Capraria, Aispatia *).

Der Athenische Meerbusen.

Das Kap Damala, sonst Malo, und das Kap delle Colonne machen den Eingang dieses Busens aus. Er läuft, von diesen Vorgebirgen an gerechnet, fast 15 Meilen landeinwärts, und ist überall mit Inseln gleichsam besäet, deren einige bewohnt, die andern aber verlassen sind. Die Eilande Poro, St. George d'Arbora und die Provinzeninsel, sonst Patrodeia genannt, liegen am Eingange des Meerbusens.

Unter der Insel Poro, die sich eine Meile in die Länge und eine halbe in die Breite ausdehnt, findet man einen guten Ankergrund, der durch einen engen Kanal vom festen Lande getrennt ist. Dieser

*) Andros war in den ältern Zeiten besonders wegen seines Bacchusdienstes bekannt.

Hafen, Porto Poro, besteht in einem großen geräumigen Bassin, welches vom festen Lande und der Insel gedeckt wird. Man kann in der Tiefe von 25 bis 10 Klaftern ankern. Die Einfahrt zu diesem Bassin an der Westseite, ist nur 70 bis 80 Ruthen breit. Man wählt sie jedoch meistentheils, um an die Südseite zu gelangen, wo man aus einem benachbarten Dorfe allerlei frische Lebensmittel bekommen kann *).

*) Der Kanal, der die Insel Poro, sonst Kalaurea, von dem festen Lande trennt, ist nur 378 Französische Toisen breit, und hat der Insel ihren Namen gegeben. Nach Chandler kann man bei stillem Wasser durchwaten. — Die Insel Kalaurea stand im Alterthum wegen des Dienstes des Poseidon in großem Ansehn. Er hatte dieselbe vom Apoll, zum Ersatz für Delos, erhalten. Von dem Tempel des Meergottes sind noch Ueberbleibsel vorhanden. Die meisten Eroberer Griechenlands schonten ihn; nur die Otmanly haben ihn verwüstet.

Auf der Ostseite der Provinzeninsel, die auf unserer Karte den Namen Guidronisi führt, findet man auch einen sichern Ankerplatz gegen den Nordwind, der unter dem Namen des Ankerplatzes von Kap Kolonne bekannt ist. Man muß indeß sehr sorgfältig suchen, den Anker näher am Kap, als an der Insel, fallen zu lassen; hier findet man in einer gehörigen Entfernung vom Ufer 15 Klafter Tiefe. Die Ruinen des Tempels der Pallas von Sunium, dessen Säulen man auf der Spitze des Vorgebirges entdeckt, dienen zu einem bequemen Merkmal. Der Name Sunium, den das Vorgebirge sonst führte, kommt mit dem Namen des Tempels überein *).

Wenn man den Meerbusen weiter hinauf fährt, findet man die Insel Egina,

*) Die Burg und der Hafen Sunium gehörten zu den besten Vertheidigungsplätzen des alten Athens. — Der Tempel der Pallas war von weißem Marmor, nach Dorischer Ordnung, mit einem Peristylio umgeben, hatte sechs Säulen in der Fronte,

und 13 auf der Rückseite. S.

die unter allen übrigen, auf dieser Höhe des Busens liegenden, allein bewohnt, und mit einem schlechten Dorfe versehen ist. Der Boden derselben ist sehr bergicht; und, wegen der steilen Felsen und Klippen, die sie überall, ausgenommen an der Nordwestseite, umgeben, kann man nur mit Beschwerlichkeit und Gefahr anlanden. *)

*) Die Insel Aegina war, nach Strabo, sonst sehr mächtig zur See, und hat selbst mit Athen gewetteifert. Noch sind die Ruinen von dem Tempel des Zeus Panhellenios auf einem Berge der Insel zu sehen, der ebenfalls Panhellenios heißt. — Am östlichen Ende der Insel ist ein spitziger Felsen, Namens Turlo, den man bisweilen in der Ferne für ein Schiff unter Segel hält. — Wegen der Menge der Felsen, welche die Insel umgeben, ward die Fahrt nach Aegina bei den Alten für eine der gefährlichsten gehalten. — Der Hafen oder Molo von Aegina, war in den ältern Zeiten sehr befestigt. — Es sind auf dieser Insel eine außerordentliche

Ungefähr fünf Meilen nordwärts von Egina, welches jetzt meistentheils Engia heißt, und ungefähr acht Meilen nordwestwärts vom Kap Kolonne, liegt der berühmte Piräeische Hafen, oder die Rhede von Athen, itzt unter dem Namen Porto Leone oder Port Lion bekannt. Um in denselben einzulaufen, steuert man, sobald man über die Provinzeninsel hinaus ist, nordwestlich, bis auf die Höhe der Insel Falconde, die man zur rechten Seite liegen läßt. Alsdann steuert man nordnordwestlich, bis man dicht an ein Inselchen, der kleine Contour, kommt. Dann sieht man auf einmal die Mündung des Hafens vor sich, die man wegen ihrer niedrigen Lage bisher nicht bemerken konnte.

An der Einfahrt dieses Hafens findet man noch einen Vorhafen, wo man bei 14 Klaftern in Sandgrund ankern kann. Die umliegende Küste gewährt einen schönen Anblick. Da indessen der Eingang nicht sehr breit ist, so muß man mitten im Fahrwasser den Anker fallen und ein Tau auf

das nordliche Ufer bringen lassen. Will man in den Hafen hinein segeln, so läuft man so nahe als möglich bei den Ruinen eines alten Leuchtthurms vorbei, und hierauf zwischen den alten in der See aufgeworfenen Werken durch, die man noch allenthalben der Meeresfläche gleich sieht. Diese enge Straße, die nur 250 Ruthen breit, und 14 Klafter tief ist, passirt man bald, und findet alsdann einen großen geräumigen Hafen vor sich, wo man nach Willkühr in 6, 7, 8 bis 9 Klaftern sicher ankern kann und vor allen Winden Schutz hat.

Der Hafen selbst ist aller Vertheidigungsmittel beraubt; aber es würde sehr leicht seyn, ihn einzuschließen und die alten Werke mit wenigen Kosten wieder herzustellen. Wohl angebrachte Batterieen würden es dann den Schiffern auf einmal unmöglich machen, durch eine so enge Passage hinein zu dringen. — Sollte eine Macht den Vorsatz fassen, die Städte, Posten und Häfen des ehedem so blühenden Attika, wegen ihrer günstigen Lage, wieder herzustel-

len, und während eines Krieges dort ein festes Etablissement anzulegen; so müßte sie zuvörderst die Halbinsel, die unter dem Namen Piräus bekannt ist, verstärken, da man auf derselben noch die Ueberbleibsel der vor Alters so sichern Festungswerke antrifft.

Der alte Hafen Phalerus, der nichts anders als eine Bay auf der Südseite der Halbinsel ist, bietet einen schicklichen Platz dar, um Truppen an das Land zu setzen, die alsdann im Stande sind, den Piräeischen Hafen von innen einzuschließen und alle Gemeinschaft zwischen Athen und dem letztern abzuschneiden.

Ungefähr eine halbe Meile nordwestwärts vom Piräeischen Hafen, ist der Hafen auf Koluri. Dieser wird durch zwei Inseln gebildet, welche von fern mit dem festen Lande zusammen zu hangen scheinen, und unter dem Namen Groß- und Klein-Koluri bekannt sind. Der Eingang zu diesem Hafen, der nordnordwestwärts liegt, ist zwischen Klein-Koluri und dem festen

Lande. Sobald man diese Insel hinter sich hat, eröffnet sich eine geräumige Rhede, die wohl 60 Linienschiffe bequem aufnimmt. Man steuert alsdann westnordwestwärts, bis man die Ostspitze von Groß-Koluri, Klein-Koluri, und die Mündung des Piräeischen Hafens in gerader Linie sieht. Man hat in diesem Falle in 18 bis 20 Klaftern grauen Sand und guten Ankergrund. Wenn man sich ost- und westwärts durch schwere Anker verwahrt, so ist man vor allen Winden sicher.

Klein-Koluri liefert nichts; Groß-Koluri aber Wein, Getreide und Pech. Holz und Wasser fehlt fast ganz. Einige schlechte Dörfer enthalten überhaupt 700 Einwohner. — Ungefähr drei Meilen westlich von dieser Rhede, hat man den Ankerplatz von Megara, auch den Hafen Nisda, wo man bei 20 Klaftern festen Ankergrund findet.

Endlich hat man auf der Rhede von Korinth im Innersten des Meerbusens, eine Kabellänge vom Ufer, bei 30 Klaf-

tern harten festen Grundes, einen recht guten Ankerplatz *).

Athen.

*) Athen hatte neben dem Piräischen Hafen, noch die Häfen Phalereus und Munychia. Die letztern wurden durch die Landspitze Munychia von dem ersteren getrennt. Der Piräus war zu den Zeiten des Perikles in drei Behältnisse getheilt: Kantharus, Aphrodisium und Zea. In dem letztern lagen die Kornschiffe. — Dieser Hafen war in dem blühenden Zustande Athens der allgemeine Handelsplatz von Griechenland. — Die langen Mauern, welche den Piräus mit Athen verbinden sollten, legte Themistokles an. — Der Name Porto Leone kommt von einem marmornen Löwen her, einem Meisterstück der alten Kunst, den ein Venetianischer General am Hafen fand, und nach Venedig führte. — Koluri ist die Insel Salamis, die wegen der Schlacht zwischen den Athenern, unter Themistokles, und den Persern, unter Xerxes, so berühmt ward. Mit 380 Schiffen erhielt Themistokles den Sieg über 1270 Persische Schiffe.

S.

Athen.

Die Stadt Athen liegt ungefähr eine Stunde vom Piräeischen Hafen in der Mitte einer großen Ebene. Einige einzelne Hügel, auf deren einem die Citadelle gebauet ist, und welche die Stadt gleichsam von Natur decken, liegen rund um sie her. — Die natürliche Lage des Tempels der Pallas macht ihn noch heutiges Tages zu einem sehr festen Posten. Er liegt auf einem sehr hohen Felsen, von dem man die ganze Ebene, auf welcher die Stadt gebauet ist, bestreichen kann, und der nur auf einer Seite zugänglich ist. Die Mauern dieser Citadelle, die bald verfallen und bald wieder aufgebauet sind, befinden sich gegenwärtig in einem sehr wüsten Zustande. Die ganze Artillerie besteht in zwanzig Stücken von verschiedenem Kaliber, die aber alle schlecht ausgerüstet sind. Man muß auch bemerken, daß 200 Ruthen von dieser Citadelle ein anderer Hügel, von geringerer Höhe, liegt, von dem man die erstere dennoch beschießen kann. Der letztere Hügel ist unter dem Namen Philo-

pappus bekannt. Dieser Name rührt von einem Denkmal her, welches dem Cajus Philopappus vor Zeiten hier errichtet ward, und wovon die Ruinen noch zu sehen sind *).

Diesen Posten, der in den blühenden Zeiten Athens für sehr wichtig gehalten wurde, zog auch der General Morowitz, da er sich dieser Stadt bemächtigte, allen übrigen vor.

*) Der Tempel der Pallas, oder das Parthenon, wurde in dem vorigen Jahrhundert durch eine Bombe in die Luft gesprengt, da man diesen Tempel zu einem Pulverbehältniß gemacht hatte.

Die Anhöhe, deren der Verfasser erwähnt, war sonst der Platz, worauf das Musäum gebauet war. Der alte Dichter Musäus, sagte die Tradition, sey hier begraben. Das Denkmal, das hier genannt wird, war einem Syrer Kajus Julius Antiochus Philopappus errichtet. Er lebte zu den Zeiten des Kaisers Trajan, und starb als ernannter Konsul.

Die Stadt ist ziemlich merkwürdig, und enthält ungefähr 12000 Einwohner. Wegen der gesunden Luft, und der Mäßigung, womit die Griechen behandelt werden, nimmt sie täglich zu *). Erst kürzlich hat man einen neuen Bezirk angebauet und bei dem ersten Kriegesgerücht mit einer sehr schlechten Mauer versehen. Die Albanesen, die sich im letzten Kriege in Morea ausbreiteten, überfielen verschiedene Male Athen, und plünderten es. Bei dieser Gelegenheit warfen die Türken jene elenden Werke auf. Ein sicherer Beweis von der Furcht der Türken vor innerlichen Unruhen! Man versichert auch von guter Hand, daß im Fall eines neuen Aufstandes die Grie-

*) Daß die Türken in Athen mit den Griechen auf eine weit gelindere und weniger verächtliche Art umgehen, als sie sonst wohl pflegen, bezeugt auch Chandler. Die letztren haben mehrere Freiheiten, und selbst der Name der Archonten hat sich noch erhalten. Auch unterscheiden sich die Athener von den übrigen durch Klugheit und List.

chen mehr Muth als jemals zeigen, und weder durch die Furcht vor ihren Tyrannen, noch durch die Erinnerung an die Strenge, womit sie sonst behandelt wurden, noch durch die Treulosigkeit und üble Behandlung der Russen abgehalten werden dürften.

Die umliegenden Gegenden sind sehr gut angebauet. Die berühmten Flüsse Ilyssus und Eridanus verdienen gegenwärtig den Namen der Flüsse nicht mehr. Der erstere, der die Stadt und Citadelle von der Südseite einschließt, trocknet des Sommers aus. Der Eridanus ist ein Bach, der, in verschiedene Arme getheilt, die Olivenebene bewässert. Ein Geschwader würde hier Ueberfluß an frischen Lebensmitteln, Ochsen, Schafe, Wildpret und grüne Waaren erhalten können *);

*) Das Wasser des Ilyssus und Eridanus ist zugleich so schlecht, daß die Pferde, die Chandler bei sich führte, nicht einmal davon trinken wollten.

Brennholz aber fehlt, und Wasser ist nur in geringer Menge vorhanden.

Das Oehl ist der vornehmste Artikel, den Athen liefert. Ein Theil desselben geht nach Constantinopel, vieles auch nach Venedig und Frankreich. Zwei Häuser in Athen haben sich auf diesen Artikel etablirt, und fügen zu ihren Versendungen gewöhnlich noch etwas Wolle und Hanf hinzu.

Der Ankerplatz von Mandry an der Küste von Attika.

Diese Bucht liegt zwischen dem Athenischen Meerbusen und dem Golf von Negreponte, südwestlich vom Kap Dailo, welches bei andern unrecht Doro genannt wird. Auf der Südostseite ist dieser Hafen durch die Insel Makronisi, oder das lange Eiland, gedeckt. Dieser Anker-

Die Wohlfeilheit der Lebensmittel in Athen rührt größtentheils von den vielen Fasttagen her, welche die Griechische Kirche verordnet. S.

platz wird durch zwei südöstlich auslaufende Landspitzen gebildet, die eine kleine Bay, 400 Ruthen tief und weit, ausmachen und auf der Südostseite, wie bereits bemerkt worden, durch Makronisi gedeckt. Die Küsten ringsum sind schön, und man kann ihnen sehr nahe kommen. Man findet überall in 3, 4, 6, 8, 10, 12, 14 und 16 Klaftern sichern festen oder sandigen Ankergrund *).

Der Platz wird bloß von einigen Hirten bewohnt, welche Schafe und Milch für einen geringen Preis an die anlandenden Schiffe verkaufen. Ueberdies kann man auch bequem zu Lande von Athen Ochsen und andere frische Lebensmittel kommen lassen. — Gutes Wasser giebt es hier nicht;

*) An dem Ankerplatz Maundry lag sonst die durch ihre Befestigung und durch die benachbarten Silbergruben merkwürdige Stadt Thorikos. Der Berg Laurium begränzt den Hafen auf der Südseite; le Roi ging hier 1754 vor Anker. Makronisi hieß sonst Helena.

Brennholz aber liefern diese Gegenden in großem Ueberfluß, ungeachtet es seit dem Aufenthalt der Russen in diesen Gewässern auf den Ufern sehr abgenommen hat.

Negroponte.

Fast zwei Meilen nordwestwärts von der Nordspitze von Andros erhebt sich das Kap Dailo oder Doro, an der Ostspitze der Insel Negroponte. — Wenn ein Krieg ausbrechen sollte, so würde es sehr wichtig seyn, diese Insel wieder zu ihrem alten Glanze zu verhelfen, der jetzt völlig erloschen ist. Man müßte alsdann suchen, alle Vortheile von der Fruchtbarkeit des Bodens zu ziehen, die gegenwärtig, bloß weil man den Ackerbau versäumt hat, nicht viel bedeutet.

Die natürliche Lage der Insel ist in der That bewundernswürdig; man kann keine festere finden. An der ganzen Nordostküste der Insel kann man gar nicht anlanden; es ist selbst mit Gefahr verbunden, sich ihr zu nähern. Der westliche Theil macht mit

den Küsten von Böotien und Attika zwei Meerbusen: einen nordlichen und einen südlichen. In der Mitte zwischen beiden liegt die Stadt Negroponte. In beiden Meerbusen kann man sehr leicht und sicher ankern, da die Ufer schön und zum Anlanden an vielen Stellen bequem sind. — Indessen verdient der Ankerplatz im südöstlichen Meerbusen den Vorzug, da man bequemer aus demselben auslaufen kann, auch das Land über dem Athenischen Meerbusen und die Straße zwischen den Inseln Andros und Zea die Kriegesoperationen sehr erleichtern. Ehedem waren die Einfahrten beider Meerbusen befestigt: die nordliche hatte ziemlich gut angelegte Werke, die aber jetzt völlig geschleift sind; die südliche war mit einem schlechten Kastell versehen, welches jetzt ganz verfallen ist und mit einem Zufluchtsort für die Räuber in Verbindung steht.

Die Festungswerke der Stadt selbst sind von geringer Bedeutung. Die Zahl der Einwohner beläuft sich auf 16000, und das

gas ganze Eiland enthält nicht mehr als 40,000. Diese geringe Volksmenge ist eine Folge von der despotischen Regierung der Türken mit ihren entsetzlichen Bedrückungen, wodurch ein fruchtbares Land mit dem fettesten Wiesewachs, unter dem gesegnetsten Himmelsstriche, fast öde und wüst geworden ist. Mit ungemein geringer Mühe ärndtet man viel Korn, Wein und Oehl. Die Berge sind überall mit Wäldern bedeckt, und liefern eine Menge Zimmerholz.

Aus diesem Wenigen urtheile man, von welcher Wichtigkeit der Besitz dieser Insel seyn müsse. Ich will nicht einmal ihrer günstigen Lage in Rücksicht auf Thessalien, Livadien und Böotien erwähnen, die, zwar unabhängig von dieser Insel, dennoch völlig durch sie gedeckt werden. Mit Livadien ist diese Insel vermittelst einer Brücke von fünf Bogen verbunden. Die vornehmsten Plätze auf der Insel sind, auf der Ostseite: Oro, Cerinto, Balana, Graspitea, Acatia, Armenia. Auf der Nordseite: Litar. Auf der Südseite: Porto

Chimi, Bocca di Silosia, Porto Caristo, Porto Buffalo, Disco, Carisso, Stura, Potiri, Kupna, Protino, Andi, Vatia, Negroponte, Polirico, Limea, Dipso, Colochir, Porto Kalos. Im Lande: Reso, Iltrodo, Tianto *).

Die Küsten von Thracien und Macedonien.

An den nordlichen Ufern des Archipelagus, von der Insel Negroponte an bis zum Meerbusen Saros, neben der Straße der Dardanellen, ist keine Rhede so gelegen, daß die Bewegungen eines Geschwaders auf dieselben Beziehung haben, oder daß man sie zum Gegenstande einer Expedition machen

*) In dem blühenden Zustande Griechenlandes war Negroponte oder Euböa besonders wegen seiner Kupfer- und Eisenbergwerke berühmt. Chalcis, (die jetzige Stadt Negroponte) Erethria und Drea waren die wichtigsten Städte auf der Insel.

könnte. Zwar kann man in allen Bayen, die zwischen diesen beiden Punkten liegen, ankern; indeß findet man nirgends bequeme Häfen: sie sind fast alle zu weit von der gewöhnlichen Route entlegen, und im Sommer ist es, wegen der Nordwinde, mühsam, in schlechten Jahreszeiten aber gefährlich, in denselben zu landen.

Der Golf von Saloniki, den wir gleich umständlicher beschreiben wollen, liegt tiefer landeinwärts, als die andern, und hat eine gute Rhede. Ob es gleich zu dem Zwecke dieser militairischen Beschreibung nicht geradezu gehört, wenn wir uns mehr über die weitläuftigen Küsten ausbreiten wollten, die, ihrer Lage wegen, zu gegenwärtiger Absicht für uns ganz gleichgültig sind; so wird es doch nicht ganz aus dem Wege seyn, wenn wir etwas davon mit wenigen Worten berühren, und die Hülfsmittel angeben, die hier in Ueberfluß zu haben sind.

Mit Recht werden die Meerbusen von Volo, Saloniki, di Contessa, und

Monte Santo die Kornscheunen von Konstantinopel genannt. Eine unendliche Menge kleiner Fahrzeuge, auch einige Türkische Schiffe, fahren beständig ab und zu; und man könnte, wenn es die Umstände erforderten, diese Fahrt sehr gut anders wohin verlegen. Die Griechen auf der Insel Hydra legen sich auf diesen Handel stärker, als andere. Auch sind eben diese Insulaner (im Vorbeigehen gesagt) die besten Seeleute unter allen Bewohnern des Archipelagus. Sogar von andern Völkern werden sie darin nicht übertroffen, sondern sie kommen denselben wenigstens gleich. Sie sind demnach nicht allein furchtbar, sondern die Krieg führenden Mächte sollten auch suchen, diese Leute auf ihre Seite zu ziehen, um durch ihre Vermittelung Lebensbedürfnisse und Schiffszimmerholz von dem nordlichen Theile des Archipelagus zu bekommen. *)

*) Die Insel Hydra liegt zwischen dem Golf von Napoli di Romania und dem Meerbusen von Athen. Es ist ein rauher

Wir gehen jetzt zu dem Golf von Saloniki. Dieser Meerbusen wird Ostwärts durch die Küste von Macedonien, Westwärts durch die von Saloniki begränzt. Die Einfahrt desselben ist auf der Höhe von den Vorgebirgen Pagliori und St. George, ungefähr neun Französische Meilen breit. Man rechnet, daß er sich beinahe 20 Französische Meilen weit ins Land hinein erstreckt, nehmlich vom Kap Kassandra, bis zum Innersten der Rhede von Saloniki.

Der Meerbusen hat vom Eingange bis zum Kap Bernus, bald eine geringere, bald eine größere Breite. In der letztern Höhe ist er nur zwei Französische Meilen breit. Die Richtung des Meerbusens zwischen den beiden Vorgebirgen, ist Südwest- und Nordöstlich. Das Kap Kassandra liegt unter 39° 53″ und die Stadt Soloniki unter 40° 41″.

und nackter Felsen. Die Bewohner desselben sind ein kühnes und tapfres Volk; ihre Fahrzeuge sind bisweilen besser bewaffnet, als die Englischen Kauffahrtschiffe, die den

Der Eingang des Golfs ist auf der Südseite durch eine Kette von Felsen gedeckt, die sich vom Kap St. George bis zur Teufelsinsel erstrecken. Kommt man also von der Ostseite, so muß man erst die Höhe der Insel Lemnos erreichen, ehe man in den Golf hinein segeln kann. An der westlichen Küste desselben, die den Nord, und Ostwinden ausgesetzt ist, findet man keine sicheren Ankerplätze. Sehr kleine Fahrzeuge können in der Bucht St. Katharina, an dem Fuße des Olympus, ankern. Dagegen findet man auf der Ostseite überall bequeme Ankerplätze, in 15, 20, 25, und 30 Klaftern Tiefe. Alle diese Ankerplätze, deren Namen von den verschiedenen Oertern entlehnt sind, auf deren Höhe sie liegen, sind, wegen des festen Ankergrundes, sehr vortheilhaft und sicher. Dazu kommt noch der bequeme Umstand, daß man, wenn bei stark wehenden Südwinden die Schiffe an dieser Küste geankert haben, dieselben mitten in dem Golf fortsteuern kann. Man geht alsdann in der Nähe der

Stadt in 10 und 8 Klaftern, und eine Kabeltaulänge von der Stadt selbst in 6 Klaftern, sicher vor Anker, da der Boden fest und gut ist. Es ist fast ohne Beispiel, daß die Schiffe hier vor Anker getrieben hätten; man hat daher nicht das mindeste auf dieser Rhede zu befürchten.

Die Festungswerke von Saloniki sind sehr alt, welches schon aus der Manier erhellet, nach welcher sie angelegt sind. Das Kastell im obersten Theile der Stadt, rührt sogar noch aus den Zeiten des Kaisers Theodosius her, der durch seine Grausamkeiten und Siege in diesen Gegenden sich damals sehr berüchtigt machte. Die Mauern sind in schlechtem Stande, und durch Erdbeben völlig zerrüttet, woraus man deutlich sieht, daß diese Festungswerke keine Aufmerksamkeit verdienen und völlig unbrauchbar sind.

Der Strand ist nicht viel besser befestigt. Auf zwei Thürmen, die auf beiden Hügeln stehen, liegen Batterieen; die Batterie auf dem Pulverthurm scheint aus

zehn, und die auf dem Blutthurm nur aus sechs Stücken, die alle von verschiedenem Kaliber sind, zu bestehen. Die Schießscharten liegen horizontal, und sind mit doppelten Thüren, so wie die in den Dardanellen, versehen. In jedem Thurm liegen überdies noch fünf oder sechs Stücke, die aber alle noch keine 24Pfünder sind. Auf dem Kastell liegen bloß sehr lange Stücke von kleinem Kaliber. Der beste Theil des Geschützes ward im letztern Kriege vom Großwessir nach Konstantinopel gefordert.

In solchem erbärmlichen Zustande befindet sich einer der stärksten Plätze des Türkischen Reiches, daß es auch fast an aller Ammunition fehlt. Die Zahl der Janitscharen in der Stadt wird allein auf 15,000 geschätzt, worunter aber auch alle Kinder männlichen Geschlechts begriffen sind. Wegen der Vortheile, die damit verbunden sind, lassen die Janitscharen ihre Kinder, sobald sie geboren sind, enrolliren. Nur den dritten Theil der Janitscharen besoldet der Großherr. Sie stehen unter dem Befehl

fehl eines Aga, der allezeit in der Stadt wohnt, und die Aufsicht über das Kastell führt. Er steht unter dem Pascha dieser Provinz, der auch zu Saloniki residirt. Unter diesem unzähligen Haufen Janitscharen, die unter keiner Mannszucht stehen, würde man zur Zeit der Noth kaum 500 streitbare Mann ausheben können. Als einst ein neu angestellter Pascha eingeholt wurde, waren ihrer fast 300 versammelt, wovon aber beinahe der dritte Theil aus Kindern bestand, die keine Waffen führen konnten, und nicht die geringste Einförmigkeit, weder in Kleidung noch im Gewehr, beobachteten *).

*) Die Vortheile, die damit verbunden sind, wenn Jemand sich als Janitschar einschreiben läßt, bestehen vorzüglich darin, daß ihre Verbrechen nur von ihren Officieren gestraft werden, und daß sie unter keiner andern Obrigkeit stehen. Da zugleich das Ottomanische Reich größtentheils auf Eroberungen gegründet wurde, so ist auch der Soldatenstand der geehrteste. Selbst der Sultan läßt sich als gemeiner Janitschar ein-

Jeder Janitschar hat seine Muskete, Pistolen und einen sehr kurzen Säbel. Ihre Geschreiben, und zieht Zeitlebens seine tägliche Löhnung zu 7 Aspern (1 Gr. 9 Pf.) — Dies Korps wurde unter Murad I. errichtet, und sollte den Spahis, die damals zu mächtig geworden waren, das Gleichgewicht halten. Sie heißen eigentlich Jengitscherri, oder die neue Miliz. — Nicht alle Janitscharen bekommen Löhnung, sondern nur die angeworbenen und wirklich in Dienst stehenden. Diese bekommen täglich 6 Aspern (1 Gr. 6 Pf.) und bringen es in der Folge nicht höher als 15 Aspern. Dabei aber erhalten sie Lebensmittel. Sie können alle Handthierungen treiben, und dies hat wahrscheinlich das Meiste dazu beigetragen, ihre sonst furchtbare Macht zu schwächen. — Hayne bezeugt, daß sie im Kriege weder Patrontaschen noch Pulverhörner haben, und daher immer sehr viel Zeit zum Laden brauchen. Sie nehmen zu jeder Ladung so viel Pulver, als die Kugel schwer ist. Wenn sie ihr Gewehr nicht irgend worauf legen können, so thun sie gemeiniglich Fehlschüsse.

wehre sind durchaus von ungleicher Größe. Jeder verfertigt seine eigenen Patronen; wenn diese verschossen sind, so ist kein Rath

Unpartheiische Zeugen kommen durchgehends darin überein, daß die Janitscharen jetzt gar nicht mehr das sind, was sie sonst waren. Sie stehen in Rücksicht aller Arten von Kriegesübungen noch da, wo sie vor 200 Jahren standen. Niebuhr hat erwiesen (Deutsches Museum 1789. S. 176.) daß sie auch schwerlich Fortschritte machen werden, da die Türken alle Europäer tief verachten, und durchaus nicht glauben, etwas von den letztern lernen zu können. Ihre Feigherzigkeit läßt sich schon daraus beurtheilen daß, nach Habesci, im letzten Kriege, von 60,000 Mann, die von Konstantinopel aus nach der Krimm marschiren sollten, nur 6000 ankamen. — Eine Orta (Regiment), die 3000 Eingeschriebene hat, stellt oft wirklich nicht mehr als 600 Mann ins Feld. — Abbildungen von den Kleidungen der Janitscharen, findet man bei Marsigli (Etat militaire de l'empire Ottoman.) und bei Niebuhr (Reisebeschreibung Th. I. Tab. XX. Fig. 11. 12.)

andere zu bekommen. Bei der großen Anzahl Janitscharen, giebt es wenige Subalternen-Officier; und die noch da sind, können ihr Ansehen durchaus nicht behaupten, indem Subordination bei den Türken ein ganz fremder Begriff ist.

Wenn man dies, alles zusammen genommen, in Erwägung zieht, so begreift man leicht, daß die ganze Stärke von Saloniki auf den beiden Thürmen beruht, deren wir oben erwähnten und welche die einzige Vertheidigung der Rhede ausmachen. Da nun dieselben fast von allem entblößt sind, und sich in sehr schlechtem Zustande befinden, so kann man beinahe für gewiß annehmen, daß ein einzelnes Linienschiff vermögend seyn würde, der Stadt die willkührlichsten Bedingungen vorzuschreiben. Wollte man eine solche Unternehmung wagen, sich hier fest zu setzen, so würde es nöthig seyn, einige Truppen in das Kastell zu legen, um sich in dieser Stellung, von welcher alles abhängt, zu behaupten.

Das kleine Kap Bernus, woran sich die Schiffe ganz nahe halten müssen, weil eine Sandbank gegenüber liegt, ist der einzige Platz, der dazu geschickt ist, eine Batterie zur Deckung der Rhede dort aufzuwerfen.

Um die Rhede ganz in der Nähe decken zu können, würde es sehr zweckmäßig seyn, an den Außenenden der Stadt ebenfalls Batterieen zu errichten. Da indessen das Land hier sehr niedrig liegt, so würde man dem Feuer der Schiffe ausgesetzt seyn, wenn man nicht einige Mörser an dem äußern Ende der Stadt aufstellte.

Der Golf und die Stadt Saloniki sind, im militairischen Sinn, von keiner großen Bedeutung. Ich sehe auch nicht, unter welchen Umständen sie bedeutend werden könnten. Ihre nordwestliche Lage entfernt sie zu weit von dem gewöhnlichen Fahrwasser des Archipelagus, und macht sie zum Auslaufen unbequem. Eine schwächere Macht findet hier keinen sichern Rückzug, und wenn sie mit Gewalt hinein dringt, so kann sie durch andere Kriegesoperationen

zu lange aufgehalten, und die Fortsetzung derselben verhindert werden.

Was die Stadt selbst betrifft, so würde diese nur in dem Falle des Angriffs der Gegenstand einer Expedition seyn können. Sonst müßte man sich hier ohne Zweifel nicht länger aufhalten, als so lange man Vorräthe einsammeln muß, woran hier großer Ueberfluß ist.

Die Zahl der Einwohner von Saloniki beläuft sich auf 70,000, wovon 20,000 Juden, 10,000 Griechen, 200 Franken, und die übrigen Türken sind. Die Pest hat hier im Jahre 1781 große Verwüstungen angerichtet, und die Zahl der Einwohner sehr vermindert. Fast alle Jahre herrschen hier gegen das Ende des Sommers ansteckende Fieber, welche man den Ausdünstungen der Moräste zuschreibt, die sich an der Stadt bis weit nordwestlich hinauf erstrecken.

Saloniki liefert viel Kattun, Taback, Vieh und Bauholz. Diese Waaren werden in Konstantinopel gegen Geld, in

Smyrna gegen getrocknete Früchte, und in Kandia gegen Seife umgesetzt.

Ein Geschwader würde in Saloniki Ueberfluß an Allem finden. Am Fuß des Olymps, nicht weit vom Hafen St. Katharina, wächst viel Bauholz, und drei kleine Tagereisen von Saloniki findet man sehr gute Eisen- und Kupfergruben. Pech und Baumharz ist auf Negroponte in Ueberfluß, und die Ebenen von Macedonien liefern sehr viel Hanf. — Dagegen sollte man Deutsche, Französische und andere Tücher einführen, die überall im Archipelagus und besonders in Saloniki, sehr berühmt sind.

Lemnos oder Stalimene.

Ungefähr 16 Holländische Meilen ostwärts vom Kap Pagliori, welches die östliche Spitze des Golfs von Saloniki begränzt, liegt die Insel Lemnos, in der Breite von 39° 51′, die besonders auf das südlichste Vorgebirge der Insel paßt. Die Länge beträgt 23°. Indessen, da so viele

Verschiedenheiten in diesen Angaben bemerkt werden, so wäre es sehr zu wünschen, daß man durch astronomische Wahrnehmungen ein, für allemal die Sache aufs Reine brächte. Ostwärts von dieser Insel liegt Tenedos, ungefähr $4\frac{1}{2}$ Meilen entfernt; nordnordwestlich aber an dem Eingange des Golfs di Contessa, in einer Entfernung von neun Meilen, Tasso. Lemnos ist von Süden nach Norden nur 3 Meilen lang, und hat eine viereckige Gestalt, deren Winkel nach allen vier Weltgegenden gerichtet sind. Das Land ist zwar durchaus uneben und bergig; doch erscheint es nicht sehr hoch.

In dem nordlichen Theil, nahe bei der Spitze, die unter dem Namen Cochino bekannt ist, befindet sich eine Rhede, die man für unsicher hält, da sie den hier sehr stark durchwehenden Nordwinden ausgesetzt ist. An der Ostküste der Insel kann man nirgends landen, weil sich eine Bank, von drei Meilen in der Ausdehnung, davor gelegt hat. Auf der Westseite, wo die Küste durchgehends sehr schön und mit verschie-

denen kleinen Häfen und Buchten versehen ist, liegen die Schiffe vor den Nordwinden vollkommen sicher, und man muß sich allein vor den Westwinden hüten *).

Die besten Ankerplätze findet man am südlichen Ufer; der Hafen St. Anton, nebst dem von la Condea, ist merkwürdig. Der letztere liegt nahe bei dem erstern, und ist zwar nicht sehr geräumig, aber ungemein sicher.

Die Merkmale, die man beobachten muß, wenn man hier anlegen will, sind zwei Berge, die sich über das Land erheben und südostwärts erscheinen. Kommt man von der Ostseite, so steuert man auf diese Berge zu, bis man, in geringer Entfernung vom Lande, zwei kleine Inseln entdeckt, die nahe bei der westlichsten Spitze der Bay liegen. Den einen dieser Berge erkennt man sehr leicht an der pyramidalischen Gestalt.

*) Vermuthlich landete Pococks Reisegesellschaft ebenfalls in dem Hafen St. Anton, ungeachtet er behauptet, dieser Ankerplatz liege an der Ostseite. S.

Das Land auf dem Ostkap sieht niedrig und uneben (hakkelig) aus. Bei diesem Hineinsegeln muß man sich hüten, der Ostküste nicht zu nahe zu kommen, damit man einem niedrigen Felsen ausweichen kann, der diesen Inseln gegenüber liegt, und sich fast drittehalb Kabeltaulängen in die See erstreckt. Ist man einmal vor diesen Inseln vorbei, so kann man ankern, wo man will, in 22, 20, 15 und 12 Klaftern. Der beste Ankerplatz ist auf der Westseite, ungefähr vier Kabeltaulängen von den Inseln entfernt, die den Eingang des Hafens ausmachen. Man findet dort, in 15 Klaftern Tiefe, guten festen Ankergrund. Obgleich die Anker sehr gut halten, so pflegt man doch nicht gern hier liegen zu bleiben, außer nur in dem Falle, wenn die Ost- und Ostnordostwinde das Einsegeln in den Hafen hindern. Denn man ist auf dieser Rhede den Süd- und Südsüdostwinden ausgesetzt, die hier eine sehr hohe See machen. Man würde hier auch nirgends sicher seyn, wenn einen der Südsüdost überfiele.

Um von der Rhede nach dem Hafen St. Anton zu segeln, steuert man auf ein mitten in dem Golf liegendes Eiland zu, das unter dem Namen der grünen Insel bekannt ist. Ist man nahe dabei, so stellt sich die Ostküste dar, welche die Mündung des Hafens ausmacht. Man legt sich alsdann auf die rechte Seite, und hält die Mitte des Fahrwassers bis in den Hafen hinein, wo ein Felsenrief ungefähr ein großes Kabeltau lang ins Meer hinaus ragt. Sobald man vor diesen Inseln vorbei ist, kann man in 6, 7, auch 8 Klaftern ankern. Der beste Platz ist indessen, wenn man die Mühlen des Dorfes auf dem östlichen Lande ostsüdostwärts hat, $3\frac{1}{2}$ Kabeltaulänge vom Ufer, wo man in 8 Klaftern guten festen Grund findet.

Der Hafen ist von allen Seiten vor dem Winde und vor Strömungen gesichert. Die größte Tiefe beträgt sieben bis acht Klaftern. Sie nimmt nach und nach bis zu $1\frac{1}{3}$ Kabeltaulänge von dem Ufer ab. Auch kann man sich dem letztern, wegen der

vielen Sandbänke, die überall die Küste umgeben, nicht gut nähern.

Ungefähr drei Viertelmeilen westwärts von diesem Meerbusen, liegt der Hafen della Condea. Um in denselben einzulaufen, hält man sich an eine kleine Insel, die dicht am östlichen Vorgebirge gelegen ist, und der Hafen eröffnet sich, so wie man dieser Insel näher kommt, die sich anderthalb Meilen nach innen, 2400 Fuß weit ausbreitet. Sobald man die Insel hinter sich hat, kann man überall in 15 bis 20 Klaftern, auf feinem Sandgrund, vor Anker gehen. Der bequemste Ankerplatz ist tief im Hafen; indessen muß man beim Einlaufen ja dahin sehen, immer die Mitte des Fahrwassers zu halten; man wendet sich lieber etwas mehr zur Linken als zur Rechten, wo ein kleines Rief eine Kabeltaulänge vorspringt. Ist man über das letztere hinaus, so kann man in 8, 9 bis 10 Klaftern auf gutem festen Grunde vor Anker gehen. Den südwestlichen Winden, ist man hier etwas ausgesetzt; aber die Sandbank bricht die hohe

See so, daß ihre Strömungen eine andere Richtung annehmen.

Der Hafen St. Anton ist ohne Zweifel einer der schönsten und geräumigsten Häfen im ganzen Archipelagus. Die Schiffe können hier sehr bequem anlanden, wenn sie sich jenseits der Cykladischen Inseln befinden, wo ein heftiger Südwind sie ergreifen könnte. Die westliche Lage dieses Hafens, die Nähe der Straße der Dardanellen, und die heftig wehenden Nordwinde machen denselben für die Schiffe sehr geschickt, welche zum Kreuzen in den Archipelagus beordert worden. Die Russen sind auf alle diese Vortheile so aufmerksam gewesen, daß sie nach der Vernichtung der Türkischen Flotte in dem Treffen bei Tschesme in die Häfen St. Anton und della Condea einliefen, und bloß einige Schiffe auf die Rhede vom Lemnos absandten, um den Angriff des Kastells zu decken. Die gewagte und tollkühne Unternehmung des Hassan Pascha, die durch die Nachlässigkeit der Russen begünstigt wurde, trieb sie

zurück, und zwang die Russen, von dem Vorsatz sich auf Lemnos fest zu setzen, abzustehen. Einer der größten Fehler ist indessen der Mangel an Wasser; denn das, welches man in den Pfützen und kleinen Bächen beim Hafen St. Anton findet, ist sehr schlecht.

Dem Hafen fehlen alle Festungswerke; indessen würde es gewiß nicht sehr schwer seyn, dergleichen anzulegen, da die Natur selbst alle Mittel an die Hand giebt. — Die grüne Insel und die weiße östliche Spitze an der Mündung des Hafens müßten zuerst befestigt, und hernach eine Batterie auf der Höhe errichtet werden, die etwas weiter nach innen und fast gerade der Passage gegenüber liegt. — Dieser Posten würde sehr bequem und stark seyn, da er die ganze Halbinsel von der östlichen Spitze an bestreicht, und zugleich an der Kette von Hügeln liegt, die sich rings um den Hafen erstrecken. Man könnte von hier aus das Signal geben, da man den Eingang der Rhede und den Hafen della Condea voll-

kommen übersehen kann. Wenn das Geschwader, welches in dem Hafen vor Anker geht, keine Schiffe zum Hafen della Condea detaschiren kann, so müßte man billig die Landenge, die beide Häfen von einander trennt, besetzen, um die Landung zu erleichtern. Auf den Hügeln der Landenge könnten sehr bequeme Werke aufgeführt werden. Auf einem derselben steht noch ein Signalthurm, den die Russen aufgeführt haben.

Ungefähr drei Viertelmeilen von dem Innersten des Hafens findet man noch verschiedene Plätze, wo man sehr bequem Truppen ans Land setzen kann, wie Hassan Pascha wirklich that. Diesen Theil der Küste hätte man sehr leicht decken können, und es ist gewiß, daß der glückliche Ausschlag von der damaligen Unternehmung der Türken allein der Versäumniß und Sorglosigkeit der Russischen Officier zugeschrieben werden muß.

Die östlichen und westlichen Küsten der Rhede sind überall dürr. Rund um den Hafen liegen in einer ziemlich angebaueten

Ebene verschiedene Dörfer. Auf diesen Anhöhen sind mehrere Wege, um die Gemeinschaft mit dem Innersten des Landes zu unterhalten. Der Weg, der zum Kastell und zur Stadt Lemnos führt, ist der gebräuchlichste; er geht längs der See, und nachher am Fuße eines steilen Berges weg, den man für den berühmten ausgebrannten Vulkan hält.

Die Stadt und das Kastell Lemnos.

Die Stadt liegt am südwestlichen Ende der Insel zwischen zweien Buchten, die durch einen sehr hohen Felsen, der über die übrigen hervor ragt und in die See ausläuft, von einander getrennt sind. Auf diesen Felsen liegt das Kastell, und hängt allein, vermittelst einer schmalen und sandigen Landenge, mit dem festen Lande zusammen. Der Felsen hat eine Kegelform, und scheint von allen Seiten unzugänglich. Auf demselben ist eine dreieckige starke Redoute aufgemauert, die auf jeder Ecke mit einer Batterie versehen ist. Sie liegt zwischen zwei

äußern

äußern Wällen. Sie ist unregelmäßig, wie das Terrain, mit Batterieen und Thürmen versehen, oben platt und mit Geschütz besetzt. Auf der Seeseite hat man Wohnungen für die Besatzung errichtet.

Das Kastell selbst ist gut eingerichtet; die Breschen, welche die Russen in die Mauern geschossen haben, sind wieder ausgebessert, und der Kapudan Pascha, der diesen Platz vertheidigte, hat die größte Sorgfalt zur Erhaltung desselben angewendet. Die Garnison besteht aus 300 Janitscharen, alle Türken, die in der Stadt wohnen, mit eingerechnet; außerdem sind 80 Kanonier von Constantinopel aus hieher beordert. Den Berichten zufolge, sind 150 Kanonen von verschiedenem Kaliber, und einige kleine Mörser von weniger Bedeutung in der Festung.

Das Kastell Lemnos kann nur durch sehr gut gerichtetes Geschütz bezwungen werden. Bomben würden hier vorzügliche Dienste thun, und ihre Wirkungen unwiderstehlich seyn, da sie die Felsen und das Mauer-

werk sprengen und dadurch dem Feinde gro-
ßen Schaden zufügen. Wegen der Höhe und Steilheit, würde das gewöhnliche Feuer der Schiffe nicht die geringste Wirkung thun. Auch liegen rings um die Stadt, einen Kanonenschuß weit, eine Menge von Hügeln, auf denen man Batterieen errichten und dadurch den Feind zur Uebergabe zwingen könnte. Die Russen griffen damals diesen Posten mit zu weniger Mannschaft an. Er wurde drei Monat lang von 400 Türken tapfer vertheidigt; indeß hatte man schon die Kapitulation gezeichnet, als Hassan Pascha mit einem Korps von 2000 Mann an dem nordlichen Theil der Insel landete, und den Grafen Orlow zwang, die Belagerung aufzuheben und sich eiligst zu retiriren.

Die Zahl der Einwohner der Stadt schätzt man auf 1000, worunter 300 Türken und 700 Griechen sind. Bei der Stadt ist ein kleiner Hafen und ein ziemlich merkwürdiges Schiffszimmerwerft.

Die Insel mag 50 Dörfer und 8000 Einwohner haben. Im Innern derselben giebt es fast gar keine Türken, und die Ländereien liefern Weizen, Gerste und Wein; man verfährt diese Waaren meistens nach Smyrna. Bauholz findet man auf dieser Insel gar nicht; es kommt größtentheils von Tasso und den Küsten des Meerbusens di Contessa.

Wir sind jetzt bis zum Eingange des Hellesponts gekommen; aber wir verspären die fernere Beschreibung desselben für die zweite Abtheilung dieses Werkchens, und geben für itzt dem Leser einige Bemerkungen über die Inseln an der Asiatischen Küste und über die letztere selbst. Wir fangen mit der Insel

Tenedos

an. Die Nordspitze derselben liegt ungefähr $3\frac{1}{3}$ Meilen von Dschanitzari, welches den Eingang in die Straße der Dardanellen auf der Seite von Asien begränzt, und 3 Meilen von der Küste von Troja. Die

größte Länge erstreckt sich von Süden nach Norden. Die Ostseite, an welcher eine Stadt und ein Kastell liegt, ist allein bewohnt, und mit einem kleinen Hafen für kleinere Schiffe versehen. Man hat 25 Fuß Wasser, und die Fregatten, die vom Feinde verfolgt werden, können sich hier im Nothfall bergen.

Von der Insel bis zum festen Lande von Asien, finden die Schiffe mitten im Fahrwasser überall einen festen Ankergrund in 17 und 18, zwei Kabeltaulängen vom Ufer aber in 12 und 10 Klaftern Tiefe. Die Schiffe können sich also selbst unter den Kanonen des Forts rangiren.

Das Fort Tenedos liegt auf einer Kette von Felsen, die in die See auslaufen, und zugleich ist die Bucht, die den Hafen der Insel ausmacht, vor den Nordwinden geschützt. Die Werke sind dreieckig und überall mit Thürmen und Basteien versehen; ihre Gestalt kommt mit der Figur des Felsen überein. Oben auf der Fläche des Felsen findet man ein Werk mit neun Kourtinen und eben so vielen Thürmen. Die

See bespühlt das Fort von allen Seiten, die Nordseite ausgenommen, wo ein 24 Fuß breiter und nur 10 Fuß tiefer Graben fortläuft. — Alles Mauerwerk ist in sehr schlechtem Stande: die Parapets sind verfallen, die Batterieen schlecht, und mit kleinen Stücken versehen. Inzwischen ist die Lage an der Seeseite, wo die Rhede kann bestrichen werden, sehr vortheilhaft ausgesucht.

Eine Redoute auf der Insel hat in mancher Rücksicht zwar einen guten Platz; indeß liegt sie doch zu isolirt, als daß sie von großem Nutzen seyn könnte. Die Werke an der Landseite liegen überall frei und unbedeckt auf den Hügeln, die das Fort einen halben Kanonenschuß weit umringen.

Der Großsultan unterhält auf der Insel 1000 Janitscharen, die unter dem Befehl eines Aga stehen. Dieser hat noch zwei Officier, einige andere Truppen und Artillerie unter sich.

In dem Zustande, worin sich gegenwärtig die Werke befinden, würden sie durch

das Feuer der Schiffe den Augenblick zur Uebergabe gebracht werden. Wenn die letztern sich auf einen halben Kanonenschuß weit, recht fest mit Queerseilen an den Tauen verwahren (met springen op de touwen liggende) so können sie im Augenblick die Werke niederschießen, und die Landung der Truppen sicher decken. Zwei Linienschiffe, eine Fregatte und 600 Mann sind, meines Erachtens, zu dieser Unternehmung hinreichend. Die erste Enceinte, die niedrig und schlecht angelegt ist, könnte man dem Feinde bald wegnehmen; aber, wenn das Kastell vertheidigt wird, so muß man die Kanonen dagegen richten. — Neben dem Hafen sind verschiedene Buchten, die zum Landen sehr gut taugen; indessen würde, weil sie so seicht sind, das Einschiffen des groben Geschützes sehr beschwerlich seyn. Nur an der Ostseite können Schaluppen und Fahrzeuge anlanden; die Nord- und Westküste ist überall mit steilen Felsen bedeckt.

Man sollte die Batterieen, welche die Rhede decken, wieder in Stand setzen und

verstärken, vor allen Dingen aber von der günstigen Stellung auf der Südseite der Insel Vortheile zu ziehen suchen. Man könnte sie mit einer starken Batterie, statt der jetzigen Redoute, versehen.

Da alle Landungsplätze nahe an den Hügeln liegen, so könnte man von dort sehr bequem alle feindliche Bewegungen beobachten und vereiteln.

Mit Recht kann man Tenedos als den Schlüssel zur Straße der Dardanellen ansehen. Die starke Strömung, die unaufhaltsam nach Süden läuft, und die heftigen Nordwinde, die neun Monate im Jahre hier herrschen, hindern die Schiffe völlig, einzulaufen. Es bleibt ihnen alsdann nichts übrig, als bei Tenedos ruhig einen Südwind abzuwarten, der sie in den Stand setzt, gegen den Strom zu segeln.

Ist der Feind einmal Meister von Tenedos und kann in See bleiben, so ist er leicht im Stande, von dieser Rhede aus Konstantinopel zu blockiren, und alle Zufuhr

von hier aus abzuschneiden. Sollte ein Schiff es wagen, bei Lemnos oder längs der Thracischen Küste hin in die Straße sich einzuschleichen, so würde dies doch unmöglich seyn, ohne daß die Schiffe bei Tenedos es wahrnehmen sollten. Diese könnten alsdann augenblicklich unter Segel gehen und, sobald sie auf die Höhe des Kaps Dschanitzari gekommen wären, ihm das Einlaufen in die Straße ganz unmöglich machen.

Die Stadt Tenedos, in welcher sich alle Bewohner der Insel aufhalten, hat, außer 1000 Janitscharen, ungefähr 800 Türken und 400 Griechen und Juden, die ihren Wein, das einzige Landesprodukt, gegen Korn, Holz und andere Produkte der Küste von Troja umtauschen.

Die Schiffer, welche genöthigt sind, hier Wache zu halten, finden Ueberfluß an Wasser in einer Quelle, die mitten in der Stadt liegt, und leiden an keiner Art von

frischen Lebensmitteln, die auf der Trojanischen Küste gefunden werden, Mangel *).

Mitylene.

Ungefähr $8\frac{1}{2}$ Meilen von der südlichsten Spitze der Insel Tenedos entfernt, liegt die Nordspitze der Insel Mitylene, das Kap Sigro. Diese Insel macht mit Scio den Eingang zum Hafen von Smyrna aus, und liegt nur 3 bis 4 Meilen von dem festen Lande Anatolien entfernt.

Diese Insel ist eine der wichtigsten im ganzen Archipelagus, sowohl wegen ihrer günstigen Lage, als wegen der Hülfs- und Lebensmittel, die sie liefert. Die Türken haben sie sehr vernachlässigt, und erst kürzlich kennen gelernt; das ehemals so blühende Lesbos ist mehr als eine andere Insel des Archipelagus in Vergessenheit gerathen. Die südliche Küste allein wird von den

*) Zu Pococke's Zeiten wohnten in der Stadt Tenedos 200 Griechische und 300 Türkische Familien. — Der Hafen ward in den ältern Zeiten für schlecht gehalten. S.

Schiffen besucht, die nach Smyrna bestimmt sind. Auch ist sie in Absicht des Golfs dieser Stadt von der größten Bedeutung. Wir wollen unsere Bemerkungen über diese Insel bloß auf die wichtigsten Punkte einschränken, und einige genaue Nachrichten von dem gegenwärtigen Zustande und den Hülfsmitteln, die sie liefert, hinzu fügen.

Die bekanntesten Häfen sind: der Olivenhafen und Porto Caloni in dem südlichsten Theile; Porto Sigro nach Westen; Porto Pedro nach Nordwesten; und die zwei kleinen Häfen der Stadt Mitylene, auf der östlichen Küste.

Unter diesen sind der Olivenhafen und Porto Sigro allein von Bedeutung und einer umständlichern Beschreibung werth. Der Hafen Caloni in der Mitte der Südküste wird wegen des unbequemen Einlaufens wenig genutzt. Dazu kommt, daß die Winde, welche die Landung vor Smyrna verhindern, den Schiffern eine günstige Gelegenheit anbieten, in den Oli-

venhafen bequem einzulaufen. Porto Pedro liegt den Nordwestwinden ausgesetzt, und die zwei kleinen Häfen bei Mitylene schicken sich bloß für Fahrzeuge von 50 bis 60 Tonnen. Auf der ganzen östlichen Küste gegen Anatolien hin, findet man einen sehr guten Ankergrund. Diese Passage wählen in der guten Jahreszeit vorzüglich solche Schiffe gern, die nordwärts segeln und von der Landluft Vortheil ziehen wollen, die in dem Meerbusen gewöhnlich weht.

Um die Mündung des Olivenhafens recht zu treffen, nimmt man die Richtung zwischen dem Kap St. Maria und den drei kleinen Inseln, die man südwärts vom Hafen erblickt. Man hält sich an die Seite des hohen Berges am Olivenhafen. Alsdann sieht man rechts von St. Maria ein röthliches Vorgebirge, und links eine niedrige Landspitze, welcher man ja nicht zu nahe kommen darf. Südwärts von dieser Spitze liegt eine Klippe, die zwar als eine Insel erscheint, aber in der That mit dem festen Lande zusammen

hängt. Hält man sich zwischen den beiden Küsten, so erblickt man in der Folge ein kleines schwarzes, niedriges Inselchen, welches la Galera heißt, und in der Mitte des Kanals liegt. Man kann zwar an beiden Seiten desselben fortsegeln; sicherer ist es indessen, wenn man es auf der rechten Seite liegen läßt. In diesem Kanal findet man in 5 bis 6 Klaftern Ankergrund.

Wenn man eine Schaluppenlänge weit vor dieser Klippeninsel vorbei gesegelt ist, so steuert man in der Folge nordwestlich, wo man denn wieder eine andere röthliche Insel entdeckt, die man zur linken liegen läßt. Hat man diese beiden Inseln hinter sich, so hält man sich mehr zur Rechten, bis man ein drittes Eiland, nordwärts von den vorigen, erblickt, welches man ebenfalls links liegen läßt. Ist man darüber hinaus, so läuft man noch etwas tiefer in den Hafen hinein, bis man sich den Olivenbäumen, die längs dem Strande gepflanzt sind, gegenüber befindet. Man hat alsdann in 15 oder 16 Klaftern Sandgrund, und kann nun

ein Tau ans Land bringen und an den Olivenbäumen befestigen. Diese Lage wird für die beste gehalten, da man gegenüber einen sehr guten Wasserplatz hat, und übrigens kann man nach Gutdünken allenthalben in 8 bis 9 Klaftern den Anker fallen lassen.

Die günstige Lage dieses Hafens in Rücksicht der Insel Scio und des Eingangs in den Golf von Smyrna haben wir schon angedeutet. Zu diesen Vortheilen kommt noch die Sicherheit und große Ausdehnung desselben, wodurch er zur Versammlung und zum Aufenthalt einer ansehnlichen Flotte sehr geschickt wird. Ich will in der Folge noch weitläuftiger von der Bequemlichkeit reden, womit man sich hier frische Lebensmittel und vortrefliches Wasser verschaffen kann. In diesem Fall kann man nicht sorgfältig genug seyn, auch alle Beschwerlichkeiten anzugeben, die man nothwendig gegen die Vortheile abwägen muß.

Die Merkzeichen der Einfahrt in den Hafen sind fürs erste sehr undeutlich und

unbequem: die Einfahrt selbst ist sehr schmal und enge; der in die Länge ausgedehnte Hafen ist auf beiden Seiten von hohem Lande eingeschlossen; es können also auch nur zwei Winde hier wehen, die das Auslaufen oft sehr beschwerlich, ja bisweilen unmöglich machen.

Gefährlich wird das Auslaufen, wenn man nicht den Nordnordwest- oder den Westwind abwartet, da der Nordost, der durch den Golf von Sanderlic allezeit sehr frisch durchbläset, in der Mündung des Olivenhafens eine ungemein hohe See zu machen pflegt. Unter diesen Umständen würde es äußerst unvorsichtig seyn, wenn ein Geschwader, das auf das erste Zeichen in See gehen soll, in diesen Hafen einliefe.

Im Winter besuchen viele Schiffe den Olivenhafen, wenn sie nehmlich mit starken Westwinden in den Archipelagus eingelaufen sind, und es kommt ihnen beim Kap Bamad aus dem Golf ein Südost-

wind entgegen, mit dem sie ihre Reise bequemer fortsetzen können.

Der Olivenhafen ist bis jetzt gar nicht befestigt; indessen würde es sehr leicht seyn, ihn durch einige Batterieen zu sperren. Da die Kommunikation zwischen dem Innersten des Hafens und der Stadt Mitylene bloß zwei kleine Meilen lang, und das Land überall flach und offen ist, so darf ich nicht erst sagen, wie eilig man sich in solchem Falle der Stadt versichern muß, um die Vertheidigung derselben mit der Defension des Hafens zu verbinden.

An der westlichen Spitze der Insel Mitylene findet man eine Kette von kleinen Inseln. Diese bilden mit der Küste der Insel einen sehr guten Hafen, der unter dem Namen Porto Seguri, oder, wie er fälschlich genannt wird, Porto Sigri, bekannt ist. Das Merkzeichen der Einfahrt ist eine runde Insel, von der Form eines Zuckerhuts (suikerbrood). Dies läßt man zur Linken liegen, und kommt ihm, wegen einiger Klippen, die zwei Kabeltau-

längen davon hervor stehen, nicht zu nahe. Man entdeckt noch mehr kleine Inseln, die man zur Rechten liegen läßt. Nordwärts von diesen kann man, wenn man das Kastell sich gegenüber sieht, in 6, 5 und 4 Klaftern auf feinem Sand den Anker werfen. Ost- und Westwärts muß man das Schiff mit schweren Ankern fest machen; denn die Südsüdwestwinde pflegen in diesem Hafen eine sehr hohle See zu erregen. Neben dem westlichen Anker könnte man noch zu mehrerer Festigkeit desselben, einen Wurfanker niederlassen (katten); denn, setzt der Wind einmahl recht an, so treibt er die Schiffe oft plötzlich davon.

Das Fort Porto Següri besteht bloß in einer Batterie von 20 Stücken, welche die Türken während des letzten Krieges gegen die Maltesischen Kaper errichtet haben. In Kriegeszeiten würde es von der größten Wichtigkeit seyn, sich dieses Postens zu bemächtigen. Das Kastell selbst ist in ziemlich gutem Stande, und der Großsul-

tan

kan hat es auf seine Kosten mit 100 Mann besetzt. Nahe dabei liegt ein Dorf.

Die Stadt Mytilene liegt sieben Meilen nordwestlich vom östlichen Vorgebirge. Sie hat zu ihrer Vertheidigung ein Kastell, welches auf einer Halbinsel gebauet ist, wodurch die beiden Häfen von einander getrennt werden. Beinahe die ganze Halbinsel ist mit den Werken bedeckt; die Mauern sind indeß nicht dick, und das Mauerwerk ist ganz verfallen und in schlechtem Stande. Auf dem Kastell liegen ungefähr 100 Stücke von kleinem Kaliber, 4-, 6-, und 12 Pfünder, einige Steinbüchsen und ein einziger 24 Pfünder, alle auf schlechten Lavetten. Alles dies könnte man mit geringer Mühe und Kosten in besseren Stand setzen.

Ungefähr eine halbe Viertelstunde vom Kastell liegt eine Redoute, die sonst mit acht 36 Pfündern versehen war, und zur Bedeckung des Hafens sehr geschickt ist. Die Russen nahmen sie im vorigen Kriege ein, und vernagelten die Kanonen; der ge-

wöhnlichen Trägheit der Türken gemäß, ist alles noch so geblieben.

Rings um die Festungswerke von Mitylene liegen ostwärts von der Stadt, eine Viertelstunde weit, überall sehr viele Hügel. Wenn die Einfahrt des Olivenhafens nicht gut vertheidigt wird, so könnte man alsdann tief im Hafen landen, auf den erwähnten Hügeln Kanonen aufpflanzen, und so im Stande seyn, die Stadt und ihre Werke von hinten zu beschießen.

Der Großsultan unterhält zu Mitylene eine Besatzung von 500 Mann; genau gerechnet, sind es aber nur 200 Janitscharen, die, wie in allen Türkischen Plätzen, Eingeborne derselben sind und keine Dienste thun. Die Besatzung steht unter dem Befehl eines Musselin, der zugleich Gouverneur der Insel ist.

Ein und zwanzig Meilen nordwestwärts von der Stadt Mitylene, ungefähr in der Mitte von der Ostküste der Insel, liegt die kleine Stadt Molino, eine Meile von der See entfernt. Sie ist mit

einem schlechten Kastell und einer Besatzung von 150 Mann versehen.

Die Volksmenge der Insel Mitylene beläuft sich nicht über 25000 Seelen, wovon ein Drittheil Türken, und zwei Drittheile Griechen sind. Die hier wohnenden Türken gehen mit den Griechen verträglicher um, als es sonst im Archipelagus geschieht. Nichts desto weniger bleibt die Zahl der Einwohner im Verhältniß gegen die Größe und Fruchtbarkeit der Insel immer sehr gering.

Ungemein viel schönes Land und große Ebenen, die überall durch Bäche gewässert werden, liegen unbebauet. Die Insel ist mit überflüßigem Brenn, und Bauholz versehen. Man hat wohl eher im Hafen von Mitylene große Linienschiffe gebauet; jetzt aber sind die Werfte völlig verfallen und in unbrauchbarem Zustande.

Die Insulaner vernachlässigen den Ackerbau, und legen sich meistens auf die Seefahrt, so daß die Insel nicht einmal Korn genug für die Bewohner liefert. Sie setzen

mit großem Vortheil die Produkte der Oehlbäume, deren Anbau nicht viel Mühe kostet, gegen Korn um. Das Vieh und der Wiesewachs sind ganz vortreflich *).

Der Großsultan wirbt hier für seine Caravellen **) die meiste Mannschaft, und

*) Lesbos war in älteren Zeiten eine der blühendsten und reichsten Inseln im Archipelagus. Ihr Reichthum bestand hauptsächlich in sehr feinen und köstlichen Weinen. Der Boden war äußerst fruchtbar. Mitylene, Pyrrha, Methymna, Hiera, Eressus, Antissa waren die wichtigsten Städte. — Die Einwohner waren sehr wohlhabend und liebten den Luxus ungemein.

Gegenwärtig gewinnt die Insel viel durch den Schiffbau. Die Lesbischen Schiffe sind dauerhafter, als die gewöhnlichen Türkischen, da das Holz besser ist, und nicht hölzerne, sondern eiserne Nägel zur Verbindung der Planken genommen werden. S.

**) Türkische Schiffe, welche zwanzig Ellen lang, wie Fregatten gebauet, gewöhnlich mit 200 Türkischen und 30 Griechischen Soldaten besetzt sind, und 36 bis 45 Kanonen führen. S.

wählt die hiesigen Einwohner vor allen übrigen gern zu Seeofficieren. Man bestimmt die Zahl der Fahrzeuge in den verschiedenen Häfen dieser Insel auf 300. Sie werden größtentheils zur Ausfuhr des Oehls gebraucht, wovon ein Theil in Constantinopel, und das übrige in verschiednen Städten Asiens abgesetzt wird.

Die Französischen Kaufleute zu Smyrna zogen sonst mit großem Vortheil eine Menge Oehl von hier; jährlich wurden 15 bis 18 Ladungen für die Seifenfabriken in Marseille eingeschifft. Seitdem aber die Pforte diesen Handel verboten hat, kann er nur verstohlen und mit großer Gefahr getrieben werden; deswegen steht man jetzt auch völlig davon ab *).

*) Der Handel der Franzosen nach den Inseln des Archipelagus ist für sie außerordentlich vortheilhaft. Daher sehen sie es auch sehr ungern, wenn die Türken klüger werden sollten. — Vor kurzem hat man in Griechenland das Oehl zu Seifenfabriken zu benutzen gelernt, statt daß man sonst alle Seife aus Marseille nahm. — Die Aus-

Der Golf von Smyrna.

Jeder Seemann kennt diesen Meerbusen zu gut, als daß ich nöthig hätte, mich bei der Beschreibung desselben lange zu verweilen. Er ist der Hafen von Smyrna, der Hauptstadt von Natolien, und der Sammelplatz der Waaren, die aus dem Innern von Asien kommen, und nach Europa gehen. Die Ausfuhr von Frankreich nach der Levante, an Tüchern und allerlei andern Waaren, hat seit 90 Jahren um 37 Millionen zugenommen. Viele tausend Familien in Lyon und in den obern Provinzen von Frankreich, leben allein von diesem Handel. Auch haben die Französischen Konsuln und Kaufleute ganz außerordentliche Freiheiten in der Levante. Die Franzosen haben z. B. über den Einkauf der rohen Seide ein Monopolium, und entrichten dem Sultan von den ausgehenden Waaren nur 3 Procent. Die Konsuln sind an den Orten, wo sie sich aufhalten, Civil- und Kriminalrichter, Polizeiaufseher u. s. w. über die Fremden. Unter ihrem Schutze können selbst Italienische Mönche, die sonst den Türken sehr verhaßt sind, sicher seyn. (Peyssonel observat. critiques sur les Mém. de Mr. le Baron de Tott. p. 119. und Desselben Examen du livre intitulé: Considérations sur la guerre actuelle des Turcs, par M. Volney p. 234.)

S.

len. Ich will mich daher ganz allein darauf einschränken, einige Bemerkungen über die beste Art des Ein- und Auslaufens vorzutragen, hauptsächlich was die Passage zwischen der großen Insel d'Horlo und dem Kap Bermus betrifft. Sie wird jetzt nicht mehr befahren, da man sie als gefährlich ansieht; aber sie hat überall eine Tiefe von 9, 10 bis 12 Klaftern. Diese Entdeckung scheint von der größten Wichtigkeit für Schiffer zu seyn, die mit östlichem oder ostsüdöstlichem Winde unter Foillery sich befinden und nicht über die große Insel d'Horlo hinaus segeln können. Sie können nehmlich alsdann zwischen derselben und dem Lande vor Anker gehen. Oder, wenn man sich auf der Rhede von einer der Inseln d'Horlo befindet, und mit nördlichem Winde aus dem Golf auslaufen will, so muß man diese Inseln auf der rechten Seite liegen lassen, und zwischen denselben und dem festen Lande durchlaufen. Man würde alsdann nicht viel Beschwerlichkeit und Gefahr zu überstehen haben, um bei diesen

Inseln vorbei zu kommen, wenn man nur die Mitte des Fahrwassers zu halten sucht.

Die Stadt ist offen, und hat weder Festungswerke noch Mauern. Das alte Kastell, das die Griechischen Kaiser auf einer Anhöhe erbauet haben, liegt beinahe völlig verwüstet. In demselben liegen einige Soldaten, deren ganzer Dienst darin besteht, daß sie die Türkische Flagge aufstecken und den Molla von Smyrna aus drei kleinen und schlechten Kanonen begrüßen.

Unterwärts neben der Stadt, gerade an der Mündung des alten, aber jetzt verschütteten Hafens, liegt noch ein anderes Kastell auf den Ruinen einer Festung, welche die Ritter von Rhodus angelegt haben. Man sieht noch deutlich ihre Wappen in Marmorblöcken ausgehauen, wovon die Mauern aufgeführt sind. Dies sehr verfallne Kastell ist ganz außer Vertheidigungsstande; es liegen 6 kleine 4Pfünder darauf, die dazu gebraucht werden, das Beirams- oder andere öffentliche Feste anzukündigen. Es haben sich so gar

verschiedene Privatleute in dem Bezirke des Kastells Häuser gebauet. Der Disdar bewohnt das Kastell; indeß hält er keine Leute und hat nichts anders zu thun, als auf einige Gefangene Achtung zu geben. Das Fort oder Kastell an der äußersten Spitze der Rhede ist in keinem bessern Stande, als die beiden vorigen: es besteht bloß in einem viereckigen Gebäude mit einigen Thürmen ohne Graben und Außenwerke. Die ganze Artillerie machen 30 Stück Kanonen aus, worunter zwei metallene 60Pfünder, fünf 18Pfünder, zehn 12Pfünder, und die übrigen alle 4- bis 8Pfünder sind.

Der Großsultan unterhält hier 18 Kanonier, die aus den benachbarten Dörfern geworben, und dazu verpflichtet sind, auf den ersten Befehl des Kommandanten 100 Mann zu liefern.

Die Lage dieses Forts in einer so engen Passage, ist sehr wichtig, da alle ein- und auslaufende Schiffe genöthigt sind, einen halben Pistolenschuß weit sich demselben zu nähern, um nicht auf die Sandbänke, die

an dem andern Ufer vor dem Flusse Meni-
men liegen, aufzulaufen. Diese Passage
ist so enge, daß die Türken, da sie ihre ganze
Seemacht vor Tschesme verloren hatten,
glaubten, sie völlig stopfen zu können, um
den Russen die Einahme von Smyrna zu
erschweren. Um ihren Zweck zu erreichen,
ließen sie in aller Eil einige von ihren eige-
nen Fahrzeugen nebst zwei Ragusischen und
zwei Französischen Schiffen versenken. Zum
großen Glück für den Handel, waren diese
Mittel nicht hinreichend; und in Rücksicht
auf die große Menge Fremder, die zu
Smyrna wohnhaft sind, setzten die Russen
ihre Siege auf dieser Seite nicht weiter fort.

Die Volksmenge von Smyrna nimmt
immer mehr zu, welches so wohl dem aus-
gebreiteten und blühenden Handel dieser
Stadt, als auch der Strenge zugeschrieben
werden muß, womit die Agas die Einwoh-
ner der umliegenden Dörfer behandeln, die
deswegen auch größtentheils unbewohnt
und verlassen sind. Es ist nicht lange her,
daß die Zahl der Einwohner 30,000 betrug,

jetzt zählt man mehr als 100,000. Darunter sind 65, bis 70,000 Türken, 23 oder 24,000 Griechen, 6 bis 7000 Armenianer, 10 oder 12,000 Juden und 4 bis 500 von andern Nationen.

Der Bezirk von Smyrna erstreckt sich nur wenig nordwärts, hingegen wohl 25 bis 30 Meilen weit an der Südseite. Die Produkte bestehen in einem Ueberfluß an Oehl, Weizen, Türkischem Korn und allerlei Arten von Früchten. Sie werden theils im Lande selbst abgesetzt, und theils aus den Häfen von Adajat und Scala Nova nach Malta und andern Europäischen Plätzen verführt.

Smyrna und die umliegende Gegend liefern auch Kattun, Wolle, Wachs und Rosinen; indeß stehen fälschlich seidene und andere Stoffe, Galläpfel und andere Arzneimittel, die eigentlich höher herab dorthin gebracht werden, bei vielen als Produkte von Smyrna zu Buch.

Der Handel zieht eine Menge Fremder hieher, die bei weitem den größten Theil

der Einwohner ausmachen. Ganz Anatolien, Morea, Kandia, die Inseln des Archipelagus, ja selbst Persien, tragen sehr viel zur Bevölkerung von Smyrna bei.

Da Smyrna der Sultanin Mutter gehört, und bei ihrem Ableben an den jedesmaligen Großwessir fällt, so wird das Gouvernement niemals einem Pascha gegeben. Ein Molla, ein Muselim, ein Mufti und ein Seidar der Janitscharen sind die vier ersten Officier, die von Konstantinopel aus dahin geschickt und, den Mufti ausgenommen, fast alle Jahr verändert werden.

Man findet im ganzen Türkischen Reiche keine Stadt, deren Einwohner weniger geplagt wären oder mit mehr Freiheit Handel trieben. Ich kann daher versichern, daß die Einwohner von Smyrna unter einer andern Herrschaft gewiß nicht glücklicher seyn würden.

Der Ertrag des Handels von Smyrna läßt sich zwar schon auf 20 Millionen Gulden jährlich rechnen; indeß könnte er noch sehr vermehrt werden, wenn nur Per-

sien, welches seit einem halben Jahrhundert in Anarchie verfallen ist, sich unter den Befehl eines Fürsten vereinigte, und wenn, nach geöffneter Kommunikation mit den Türkischen Provinzen, den Karavanen ein sicherer Durchzug verstattet würde *).

Auch würde es sehr leicht möglich seyn, einige neue Zweige des Handels hervorgehen zu lassen, wenn die Türkische Regierung nur Fleiß daran wenden wollte. Indeß ist es, wie durchgehends, also auch hierbei, unmöglich, den Türken gesunde Grundsätze statt der verkehrten Maximen einzuprägen, worauf ihre Regierung beruhet.

Man kann die Inseln Scio und Mitylene so ansehen, als ob sie nebst der Küste von Anatolien eine einzige, aber sehr weitläuftige Rhede ausmachten, die in einem

*) Die Einfuhr in Smyrna besteht vornehmlich in wollenen Zeugen, Teppichen, Blei und Zinn, Glas und Seife; die Ausfuhr aber in Ziegenhaaren, Kameelgarn, Rosinen und dergleichen.

Kanal von verschiedner Breite besteht, je nachdem das feste Land sich biegt oder gerade fortläuft. In diesem Kanal findet man überall einen guten Ankergrund. Der Golf von Smyrna, zwischen Scio und Mitylene, bietet den Schiffen einen sichern Zufluchtsort dar. Die Bequemlichkeit, womit man hier in dem Golf vor Anker gehen kann, und die regelmäßig abwechselnden Winde, haben auf die Bewegungen eines Geschwaders einen besondern Einfluß, und sind selbst von der größten Wichtigkeit. In Beziehung auf die Ausdehnung der Küsten, sieht ein jeder leicht, wie wichtig es ist, wenn man sich in Kriegeszeiten dieser fruchtbaren Inseln bemächtigen kann. Scio hat keinen Hafen; aber die Anker halten auf der Rhede vor der Stadt sehr fest. Mitylene hingegen bietet den sichersten, größten und am besten zu schließenden Hafen des ganzen Archipelagus dar. Er hat eine sehr vortheilhafte und günstige Lage an der Südseite; auch wird er sehr viel besucht, indem die Schiffe, welche nach Smyrna gehen, und

durch die Südostwinde verhindert werden, in jenen einzulaufen, hier gewöhnlich einzukehren pflegen.

Ich bin bei der Beschreibung dieses Hafens, der unter dem Namen des Olivenhafens bekannt ist, umständlicher gewesen und habe gezeigt, wie bequem er vertheidigt werden kann. Man braucht bloß die Lage und Gestalt desselben zu betrachten, um alle Vortheile zu entdecken, die er darbietet.

Ich übergehe die sehr bekannte Rhede der Insel Itaclac in dem Golf von Smyrna, und den Hafen von Foillery mit Stillschweigen. Beide werden wegen ihrer günstigen Lage häufig besucht, und sind zum Versammlungsplatze der Convoyschiffe sehr bequem. In Kriegeszeiten müßte man den besten Posten sehr sorgfältig aussuchen, und dahin sehen, daß man mit dem ganzen oder dem einen Theil des Geschwaders nicht auf den Rheden, welche sich diesen Inseln gegenüber an der Küste des festen Landes zeigen, vor Anker ginge; denn die fast

beständig wehenden Nordwinde machen das Auslaufen sehr beschwerlich. Der Hafen Janot und der Golf von Sanderlic, Mytilene gerade gegenüber, gehören zu diesen Rheden. Weit eher kann man den Ankerplatz der Insel Mykonisi wählen. Der Verlust der Türkischen Flotte, die von dem Feinde in den Hafen Tschesme, Scio gegenüber, eingeschlossen und ruinirt ward, ist diesem Umstande allein zuzuschreiben; denn, hätte man in dem Kanal selber oder auf der Rhede von Scio oder bei St. Helena geankert, so würde man den Untergang der Flotte gewiß haben vermeiden können.

Samos.

Ungefähr 8 Meilen südostlich vom Kap Blanko, der südlichsten Spitze von Scio, liegt die Insel Samos. Diese Insel hat einen sehr großen Hafen, der unter dem Namen Port Vati bekannt ist und an der Nordwestseite der Insel liegt. Wegen der vortreflichen Lage dieses Hafens, hat man nahe dabei eine ziemlich große Stadt gebauet,

baut, deren Einwohner jedoch von den Seeräubern zu viel gelitten, und deswegen die Stadt verlassen und sich in die Gebirge begeben haben. Wenn man von hier aus westlich segelt, so findet man die Bucht von Carlovassi, die indeß nur für kleinere Fahrzeuge taugt. Neun Meilen von Carlovassi ist der Saitan- oder Teufelshafen, der seiner schlechten Beschaffenheit wegen diesen Namen führt. Wegen der hier herrschenden Nordwinde läßt sich nicht gut daselbst anlanden. Etwas über diesen Hafen hinaus, liegt der Berg Katabate auf der Spitze der Insel, und macht das Vorgebirge von Samos. Segelt man um dieses Vorgebirge herum, so findet man die Bay Marathrocampo. Nachher steuert man zwischen der kleinen Insel Samopoula und dem Kap Kolonne durch, wo man einen bequemen und guten Hafen findet; indeß ist man alsdann wieder völlig dem Sirocco oder dem Südostwinde ausgesetzt. Deswegen hat man in alten Zeiten für die Galeeren einen künstlichen

Hafen Samos gegenüber angelegt, der noch jetzt unter dem Namen Porto Tigani, wegen der runden Gestalt desselben, bekannt ist. Fährt man noch weiter fort, die Insel zu umsegeln, so stößt man zuletzt auf den Hafen Prasonisi, hinter einem Felsen desselben Namens, zwischen dem Bogas und dem Hafen Vati. Ehe man diesen Hafen geöffnet vor sich sieht, läuft man bei 3 oder 4 Klippen vorbei, die einen Musketenschuß weit von der Insel liegen. Die größte derselben führt den Namen Didaskalo oder Daskalio.

Samos liefert, wie die meisten Inseln des Archipelagus, Obst, Wein, Seide, Pech, Honig und Wachs. Die Seide ist sehr schön; man bezahlt das Pfund ungefähr mit einem Reichsthaler, und die Ausfuhr derselben beträgt jährlich 40,000 Gulden. Der Honig und das Wachs sind von ganz vorzüglicher Güte. Von dem ersten kosten 50 Pfund einen Thaler, und das Pfund Wachs wird mit fünftehalb Stü-

bern bezahlt. Man gewinnt jährlich ungefähr 200 Centner Honig und 100 Centner Wachs. Der Centner wird immer zu 150 Pfund gerechnet, wie überall im Archipelagus geschieht.

Die ganze Volksmenge der Insel beträgt nur 12,000 Seelen, die sich alle zur Griechischen Religion bekennen. Es giebt nur drei Türkische Familien: die des Kadi, des Aga, welche beide zu Kora wohnen, und die Familie des einen Unteraga, welcher bald zu Vati, bald zu Carlovassi wohnt.

Nikaria.

Ugefähr anderthalb Meilen südwestlich von Samos liegt die Insel Nikaria, von andern auch Nakaria genannt. Sie bedeutet nicht viel, und wir könnten sie mit Stillschweigen übergehen, wenn wir nicht der Gefahr, welche ein Geschwader in Kriegeszeiten laufen kann, falls es hier anlanden will, erwähnen müßten; da diese Insel allenthalben mit schlimmen,

blinden Klippen umringt ist, derentwegen man sie sorgfältig vermeiden muß *).

Im allgemeinen betrachtet, sind alle kleine Inseln zwischen dem festen Lande bis nach Mykone von sehr weniger Bedeutung; nur die Inseln Samos und Stanchia bieten den Seeleuten einige schlechte Häfen dar. Daher muß man lieber in die Meerbusen einlaufen, die sich überall eröffnen.

Tino.

Diese Insel liegt ungefähr achtehalb Holländische Meilen westlich von Nikaria, und dehnt sich von Nordnordwest nach Südsüdost beinahe 60 Meilen im Umfange aus. Ungeachtet sie überall voll nackter Felsen zu

*) Die Alten wissen die Fruchtbarkeit der Insel Tenos oder Tino nicht genug zu rühmen. Sie wird beim Strabo und Pausanias wie ein wahres Paradies beschrieben. — Die Griechen besuchten einen prächtigen Tempel des Meergottes Poseidon sehr fleißig, der hier erbauet war. S.

seyn scheint, so gehört sie doch zu den angebautesten und fruchtbarsten Inseln des Archipelagus. Alle Arten von Früchten, als Melonen, Feigen, Weintrauben und Wein, sind weit vortreflicher, als auf den andern Inseln; doch macht die Seide, wovon Tino jährlich 16,000 Pfund liefert, den größten Reichthum derselben aus.

Die Festungswerke von Tino sind neben dem Städtchen gleiches Namens, welches sonst auch San Nikolo heißt, auf einem sehr weit hervor ragenden Felsen angelegt. Die Besatzung besteht in 12 oder 14 schlecht gekleideten Soldaten, und das Geschütz in 40 metallenen und 2 bis 3 eisernen Kanonen.

Ungeachtet hier also gar keine disciplinirte Truppen sind, so könnte man doch zur Noth bei dem ersten Signal mehr als 5000 Mann aus den umliegenden Dörfern zusammen raffen. Die letztern sind nehmlich verbunden, jedes eine Compagnie zu stellen und zu unterhalten.

Als der Kapudan Pascha Mezomorto im letzten Kriege eine starke Brand-

schatzung von den Einwohnern erzwingen wollte, bekam er von dem klugen Vorsteher Moro zur Antwort, er sollte ihn gewaffnet erwarten. Der letztere trieb die Türken mit 1000 oder 1200 Mann, die er aus der Festung San Nikolo anrücken ließ, mit sehr großem Verlust zurück.

Mykone.

Eine starke Holländische Meile südöstlich von Tino liegt die Insel Mykone unter 37° 26′ nordlicher Breite. Beide bilden einen Kanal, einer starken Meile breit, den alle Seeleute, die nach Smyrna und andern Städten Asiens handeln, hinlänglich kennen. Da er für den Handel nicht sehr bedeutend ist, so läuft man fast nie in den Hafen desselben auf der westlichen Küste ein, außer wenn man nordwärts von Tino von einem sehr heftigen Ost- oder Nordostwind überfallen wird, wo man denn in diesem Hafen eine sichere Freistatt findet. Die West- und Nordwestwinde wehen stark in dem Hafen, und machen die See sehr hohl.

Das Merkzeichen dieses Hafens, wenn man von der Nordseite landen will, ist ein hohes steiles Vorgebirge, welches die nördliche Einfahrt desselben, und ein nicht so hoher Berg, an dessem Fuße ein kleines Inselchen liegt, welcher die südliche Einfahrt bildet. So bald man das nördliche Vorgebirge, woran man dicht vorbei fahren kann, hinter sich hat, hält man sich, so viel als möglich, nahe an das linke Ufer, bis man einer Griechischen Kirche, die auf einer Anhöhe steht, gegenüber ist. Man findet hier anderthalb Kabeltaulängen vom Ufer in 24 Klaftern guten Sandgrund.

Außer diesem Ankerplatz, der unter dem Namen Tourlon bekannt ist, findet man noch einen andern flachen, vor dem Dorfe Mykone, wo die Anker in 15 und 18 Klaftern sehr fest liegen; indeß geht bei Nord- und Nordnordwestwinden hier eine sehr hohle See.

Zwischen Mykone und Delos liegen zwei kleine Inseln, zwischen denen man,

wenn man nach Süden will, sehr leicht durch kommen kann.

Die Zahl der Einwohner von Mykone wird auf 6000 geschätzt; diese wohnen alle in dem Städtchen gleiches Namens und legen sich bloß auf die Schifffahrt. Ihre Aecker werden selbst von Fremdlingen aus den benachbarten Inseln bestellt. Seitdem die Kaiserin von Rußland in Friedenszeiten einen Konsul in Mykone hält, wohnt hier auch von Türkischer Seite ein Aga *).

Die Russen sahen leicht, von welcher Wichtigkeit diese Insel in Rücksicht der Passage zwischen derselben und der Insel Tino, welche die bequemste und gewöhnlichste im ganzen Archipelagus ist, seyn könne; deswegen hielten sie hier während des ganzen

*) Mykone war im Alterthume als eine sehr dürre und unfruchtbare Insel bekannt. Wein und Feigen kamen auf dem Boden fort, aber kein Getreide. — Die Einwohner litten fast alle an der Art des Aussatzes, den die Griechen ἀλωπεκία nannten; sie hatten alle Glatzköpfe.

letzten Krieges, selbst in der rauhen Jahreszeit und den Winter hindurch, einige Fregatten. Ich setze voraus, daß die Russen, im Fall ihre Flotte in dem nun geendigten Kriege im Archipelagus erschienen wäre, gesucht haben würden, sich beider Inseln als der reichsten und bevölkertsten unter den Cykladischen zu bemeistern. Es würde ihnen dann leicht gewesen seyn, vermittelst der unter Waffen gesetzten Griechen, diesen Posten zu vertheidigen und zu behaupten.

Es würde in der That sehr gut angehen, das kleine und leicht zu vertheidigende Mykone zum ersten Etablissement zu machen, um vermittelst desselben die übrigen zu decken und zu begünstigen.

Die Lage des Dorfes oder Fleckens Mykone ist von der Art, daß man sie vermittelst halb so hoher Batterieen, als die Küste ist, vor allen feindlichen Anfällen sehr sicher stellen könnte.

Die neuen Gebäude des Konsuls bieten verschiedene artige Gelegenheiten zu

einem neuen Etablissement dar: z. B. zwei große Cisternen, die immer in Ueberfluß frisches Wasser enthalten. Ungeachtet man zur Verstärkung des Platzes nicht nöthig hat, die Rhede so sorgfältig zu decken, so kann man doch von hier aus die beiden Buchten und die Ebene des Fleckens ganz bestreichen. Man hat also von einem Anfall von hinten über die Anhöhen her nichts zu fürchten, da die ganze Insel, einige kleine Buchten oder Häfen ausgenommen, die sehr leicht zu besetzen sind, von allen Seiten unzugänglich ist. Diese günstige Lage erhält durch die Nachbarschaft der fruchtbaren Inseln Naxia und Tino noch einen merklichen Zuwachs.

Paros.

Diese Insel liegt ungefähr 3 Meilen südlich von Mykone unter 37° 8′ nördlicher Breite. Sie ist von Naxos nur durch einen Kanal getrennt, der eine halbe Stunde breit ist; die größte Breite desselben beträgt von Osten nach Westen viertehalb Stunden.

Diese Insel hat drei vorzügliche Ankerplätze, Trion, Paros oder Parechia und Naussa. Der erste liegt an der Südwestseite, und ist mit einem sehr guten und bequemen Wasserplatze versehen; der zweite liegt an der Westküste, und läßt wegen verschiedener seichten Stellen und Sandbänke die Landung nicht gut zu. Der Hafen Naussa an der nordöstlichen Seite der Insel verdient allein unsre Aufmerksamkeit, da er der sicherste und geschickteste zur Anlegung eines Etablissements ist.

Die Schiffe, die von Norden kommen, können daran ein Merkmal dieses Hafens haben, daß sie auf der Westspitze der Insel einen Berg von der Form eines Zuckerhuts gewahr werden. Diesen läßt man bei der Einfahrt zur Rechten liegen, und hält sich zwischen demselben und zwei kleinen Inseln, die an dem östlichen Vorgebirge liegen. Diese Inseln sind nebst dem östlichen Lande niedriger, der westliche Theil der Insel aber höher, worin man sich schwerlich irren wird.

Der Hafen ist in zwei Buchten oder Bayen getheilt, die beide zum Ankern sehr geschickt sind; die eine liegt am östlichen, die andre am westlichen Ufer. Obgleich der Ankergrund von beiden gleich gut ist, so hält man sich doch mit größerer Sicherheit an die westliche Bucht, weil man dort gegen die Nordwinde mehr geschützt ist.

Wenn man, nach der Bemerkung der Einfahrt, unter dem westlichen Ufer vor Anker gehen will, so nimmt man die Richtung an, daß das Vorgebirge gegen Süden oder südsüdwestlich ist, hält sich alsdann, so nahe als möglich, an das Ufer zur Rechten, bis man eine niedrige Landspitze, welche die Russen in dem letzten Kriege mit einer Battterie verstärkten, sich gegen über hat. Ist man über diesen niedrigen Hügel hinaus, so legt man sich noch mehr zur Rechten, bis man das Vorgebirge nordwestlich und dann nordnordwestlich hat. So segelt man weiter fort, bis man die Mündung des Hafens geschlossen sieht, wo man aller Orten bei 9 oder 10 Klaftern in Sand

und Meergras den Anker fallen lassen kann. Man wird bei dieser Tiefe eine kleine Kabeltaulänge von dem Ufer entfernt seyn, und den oben erwähnten Berg in Westen, südlich aber die beiden Inseln haben, die tief in der Bay liegen. Nahe bei demselben ist eine Untiefe, die man an den Brandungen sehr leicht erkennt, und die bloß für kleine Fahrzeuge, welche zu tief in die Bay hinein segeln wollen, gefährlich werden kann.

Will man sich einige Zeit in diesem Hafen aufhalten, so muß man sich nach Osten und Westen mit schweren Ankern verwahren, und einen Wurfanker neben dem östlichen Anker fallen lassen.

Will man lieber mit einem Nord- oder Nordwestwinde in der östlichen Bay vor Anker gehen, so kann man mit einem Nordwinde bequem einlaufen; dann aber muß man sich sehr in Acht nehmen, nicht auf eine Untiefe zu gerathen, die in der Einfahrt liegt und nur 30 bis 40 Ruthen im Umfange hat. Auf dieser Sandbank hat man 5 bis 7 Fuß Wasser; sie liegt Nordost, und

südwestlich, von der ersten nördlichen Spitze der innersten Bay ungefähr eine halbe Kabelaulänge entfernt.

Man thut besser, wenn man zwischen dem ersten Eilande und dieser Untiefe durchsegelt, wo die Passage doch immer breiter ist, als die, welche man zwischen dieser Untiefe und der Nordspitze findet; und, ist man einmal in die Bay hinein gesegelt, so findet man durchgehends in 8 oder 9 Klaftern einen guten Ankergrund.

Der Hafen von Raussa hat alle Unbequemlichkeiten der geschlossenen Häfen, ohne zugleich an den Vortheilen und Bequemlichkeiten derselben Theil zu nehmen. Die Nordwinde, die hier sehr stark wehen und eine hohe See verursachen, machen das Auslaufen sehr unbequem. Dazu kommt noch, daß man wegen der Strömungen nach Südost und Südwesten keine vortheilhafte Richtung wählen kann, und es würde also sehr unvorsichtig seyn, das Auslaufen unter diesen Umständen zu unternehmen, außer nur mit solchen Schiffen, die nach dem Ruder

gewandt sind, und von deren plötzlicher Wendung man völlig versichert ist. Man sieht also leicht, daß dieser Hafen sich für Fregatten, die in der Levante kreuzen sollen, und die man bey allen Winden auf die offne See zu schicken pflegt, durchaus nicht paßt.

Die Nähe der Insel Paros bey den vornehmsten Inseln des Archipelagus, und die Leichtigkeit, womit man alle Arten von Lebensmitteln von den umliegenden Inseln erhalten kann, brachten allein den Admiral Orlow zu dem Entschluß, hier ein festes Etablissement zu errichten. Er hatte sich damals der Schifffahrt im Archipelagus bemächtigt, und wenige zum Kreuzen ausgeschickte Fregatten waren hinreichend, ihm seine Eroberungen zu versichern und große Beute zu erwerben, da inzwischen die Russische Flotte, wenn sie einmal vor Anker gegangen war, nicht nöthig hatte in See zu gehen. In Rücksicht dieser Umstände kamen ihnen die erwähnten Unbequemlichkeiten nicht sehr empfindlich vor. Da sie gewiß waren, daß sie durch keine Macht überfallen

werden konnten, so versammelten sie hier ihre ganze Seemacht. Da sie gar keine Werke vorfanden, so mußten sie alles von neuem wieder anlegen. Das Dorf Naussa konnte keine Einquartierung aufnehmen; sie mußten daher Kasernen und Magazine von aller Art bauen. Diese wurden zum Theil auf schlechten Terrains und mit geringer Festigkeit aufgeführt. Ungeachtet die Insel ihnen die besten und stärksten Baumaterialien lieferte, so sind doch jetzt nur noch verfallne Ruinen übrig. Alles Holz haben die Einwohner von Paros, weil es dort so selten ist, mit großer Eile weggeholt; die Gewölbe der besten Magazine sind zerstört und völlig verschüttet.

Außerhalb des Dorfes, in dem innersten Theile des Meerbusens, liegt eine sehr wasserreiche Quelle, woraus die Russen das Wasser vermittelst zweier Graben bis dicht an die See geleitet und sehr schöne Wasserplätze angelegt hatten. Der eine und der bequemste ist nicht mehr da, und der andere wird schlecht unterhalten. Zwei Pulvermagazine, die auf einem Inselchen

chen im Meerbusen gebauet waren, sind in gutem Stande.

Was die Festungswerke der Russen betrifft, die mit vieler Mühe seit kurzem geschleift worden sind, so ist von denselben kaum noch ein Merkmal übrig geblieben. So viel ich habe entdecken können, sind sie eben von keiner großen Ausdehnung gewesen, sondern bestanden bloß in zwei Batterieen, die auf den beiden Spitzen des westlichen Ufers errichtet waren, und die Einfahrt und das beste Stück der Rhede deckten; außerdem war noch eine dritte auf der Insel angelegt, die dicht bei der Passage liegt. Das Feuer derselben durchschnitt das Feuer der beiden andern. Diese Vertheidigungsanstalten stimmten zwar mit der Natur des Terrains überein, waren aber sonst gegen eine überwiegende Macht nichts weniger als zureichend.

Die alte Batterie war sehr niedrig und dem Feuer der Schiffe ausgesetzt; die, welche auf einer Landspitze, mehr nach innen und höher lag, hatte eine bessere Stellung.

Indeß waren beide aus Mauerwerk von zerbrochenem Marmor, der in großer Menge auf der Insel bricht, sternweise aufgeführt, wodurch die Veränderung der Direktion der Stücke unmöglich wurde.

Der Hafen von Naussa ist zu einem Vertheidigungsplatze gar nicht eingerichtet. Die beiden, denselben bildenden, Halbinseln sind sehr schmal. Die Landenge der westlichen Seite, wo man die beste Rhede findet, ist nur 50 Ruthen breit, und schließt sich an der äußern Seite mit einer Bay, die einen ziemlich guten Ankerplatz liefert, von welchem man die Schiffe, die im Hafen vor Anker gegangen sind, sehr bequem mit Bomben erreichen kann. Da die Ostseite eine ähnliche Lage hat, so könnten auf diesen Spitzen sehr wohl Batterieen angelegt werden. Uebrigens ist die Insel Paros von allen Seiten zugänglich und mit ziemlich guten Landungsplätzen versehen; daher könnte eine feindliche Macht sich ohne viele Mühe der Anhöhen in der Mitte der Insel bemächtigen, von da aus ein Geschwader,

welches im Hafen vor Anker gegangen, angreifen, und, wenn die Operationen wohl dirigirt würden, eines guten Ausgangs dieser Unternehmung versichert seyn. Deswegen mußte man Paros oder Parechia, nebst Trion und Marmara, sehr wohl besetzen.

Die Einwohner, die sich auf 700 Griechen belaufen, sind in 7 Dörfer vertheilt, wovon Parechia und Naussa die vornehmsten sind. Man findet keine Türken auf der Insel; sie wird durch den Statthalter, dem der Kapudan Bascha das Amt übertragen hat, die Steuern einzutreiben, regiert. Die Volksmenge hat sich seit dem Aufenthalte der Russen sehr vermindert, da diese die Einwohner so sehr bedrückten. Alle Griechen stimmen darin überein, daß das Joch der Sklaverei und Abhängigkeit, worunter sie seufzen, weit erträglicher ist, als die ihnen angebotene so genannte Freiheit.

Ungeachtet des so wenig staatsklugen Betragens der Russen, welches sie damals

bewiesen, giebt ihnen doch die Uebereinstimmung des Gottesdienstes Mittel genug an die Hand, ein schwaches und abergläubisches Volk in ihr Interesse zu ziehen.

Paros liefert wegen seines dürren und bergigen Bodens wenig Getreide und Wein; beides reicht kaum zur Consumtion der Bewohner hin. Inzwischen ersetzen die Inseln Siphanto, Andros, Tino und Naxia, die rund um sie her liegen, ihre Unfruchtbarkeit in Ueberfluß. Die letztere hat vorzüglich Reichthum an allen Lebensmitteln, und kann damit ein Geschwader, welches in dem Hafen von Naussa vor Anker gegangen ist, vollkommen versorgen.

Naxia.

Diese Insel liegt östlich von Paros, wird bloß durch einen Kanal, der eine Meile breit ist, davon getrennt, und ist die größte, angenehmste und fruchtbarste von allen Cykladen. Sie bringt einen Ueberfluß von Oliven, Pomeranzen, Citronen und Gra-

natäpfeln hervor. Da sie keinen sonderlichen Hafen hat, so ist der Handel von weniger Bedeutung. Außer dem Hafen, vor der Stadt Naxos, an der Westseite der Insel, Paros gegenüber, verdienen die Häfen von Driagatha, Agiasso, Panermo und Potamides vielmehr den Namen der Ankerplätze; man liegt zwar in denselben vor den Nordwinden sicher, aber durchaus nicht vor dem Südwestwinde, der in diesen Gewässern eine sehr hohe See zu machen pflegt *).

Da also Naxia für den gegenwärtigen Zweck unserer Beschreibung von keiner großen Wichtigkeit ist, so gehen wir zu der Insel

*) Die Bewohner der Insel Naxos waren von jeher tapfere Vertheidiger ihrer Freiheit, und verkauften sie allezeit sehr theuer. In den Schlachten bei Salamis und bei Platäa thaten sie sich hauptsächlich hervor.

Nio

über. Diese liegt Südwest zu Süden, von der südlichsten Spitze der Insel Naxia fast drittehalb Meilen entfernt. Wegen der Vortreflichkeit ihrer Häfen wird diese Insel sehr häufig besucht. Der beste Hafen, der unter dem Namen Manganari bekannt ist, liegt an der Ostseite der Insel, und ist für die größte Flotte bequem eingerichtet; da indeß diese Insel eben keine Produkte liefert, so ist sie für den Handel von weniger Bedeutung.

Zweiter Theil.

Straße der Dardanellen.

Von der Spitze Blava an der nordöstlichen Seite der Insel Lemnos bis zum Kap Greco, welches das westlichste Vorgebirge der Straße der Dardanellen ausmacht, rechnet man, wenn man fast nordnordöstlich fortsegelt, ungefähr achtehalb Meilen. Sobald man das Kap Greco

an der Küste von Europa, und das Kap Dschanitzari an der Küste von Asien erkennt, so segelt man am sichersten auf folgende Art in den Kanal hinein: Man hält sich etwas weiter von dem Kap Dschanitzari als von dem Kap Greco entfernt, indem sich vor dem erstern eine Sandbank ausbreitet. Sobald man die Mühlen, die vor dem Dorfe Dschanitzari stehen, in einer Linie sieht, so ist man dieser Bank gerade gegenüber; man legt sich alsdann rechtsum, und steuert ostnordöstlich, hält sich an die so genannte Barbierspitze, und läuft zwischen den beiden Forts, die auf der Küste von Asien und Europa liegen, durch; man sieht sehr sorgfältig dahin, daß man wegen der erwähnten Bank, um die man herumsegeln muß, sich näher an die Europäische Küste hält.

Die Merkmale der Einfahrt des Kanals sind einige steile Hügel, die unter dem Namen der weißen Flecken bekannt sind. Etwas weiter hin findet man einen niedrigen Hügel, der sich eine Viertelmeile weit

in die Straße hineinzieht. Diesen darf man nicht zu nahe kommen, weil eine Bank $1\frac{3}{4}$ Kabeltaulängen von demselben sich westnordwestlich erstreckt. Ist man einmal über diese Bank hinaus, so findet man die Barbiersbay, wo man sich auf eine kleine Kabeltaulänge dem Lande nähern und in 8 bis 9 Klaftern vor Anker gehen kann. Um das letztere zu thun, legt man das Schiff rechts um, sobald man über die erwähnte Sandbank hinaus ist, und steuert in der Mitte des Fahrwassers und des Asiatischen Forts durch, wo man denn 3 Kabeltaulängen vom Ufer in 12 bis 15 Klaftern einen guten Sandgrund hat. Man verwahrt sich auf der Ost- und Westseite mit schweren Ankern wegen der Nord- und Südwinde, die man hier fürchten muß. In dieser Höhe der Straße geht die Strömung sehr stark, und man hat einen heftigen Südwind nöthig, um gegen den Strom zu segeln. Man muß sich indeß merken, daß die Höhe und Ausdehnung der Küsten ein starkes Hinderniß für den durchwehenden Wind ist, und daß man

ihn gewöhnlich bei der Einfahrt weit stärker bemerkt, als weiter nach innen.

Will man die Straße weiter hinauf segeln, so richtet man den Lauf des Schiffes zwischen den alten Kastellen durch, die unter dem Namen der Dardanellen bekannt sind. Ungefähr $\frac{3}{4}$ Meilen nordnordöstlich von den Asiatischen Kastellen ist ein sehr guter Ankerplatz, der die Paschaquelle heißt, weil Hassan Bascha hier einen bequemen Wasserplatz anlegte. In gehöriger Entfernung von dem Ufer kann man sicher ankern; man findet in 15 und 20 Klaftern Muschelsand. Diese Rhede wird durch die Spitze von Nakara, und durch die Höhe, worauf das Asiatische Kastell liegt, sehr sicher geschützt. Die Schiffe, die den Kanal hinab fahren, müssen hier visitirt werden.

Ist man über diese Rhede hinaus, so steuert man nördlich, und hält sich dicht an die Küste von Europa, um die Spitze Nakara zu vermeiden, die zwei Kabeltaulängen weit westlich in die See hervor sticht.

Sobald man vorbei ist, steuert man wie-
der ostnordöstlich auf den Leuchtthurm der Stadt Gallipoli auf der Europäischen Küste los. Von der Spitze Nakara bis nach Gallipoli kann man an beiden Ufern sicher ankern; man findet zwei Kabeltaulängen vom Ufer durchgehends in 30 Klaftern einen feinen Sandgrund.

Gallipoli gegenüber ist die Spitze von Chardok, die zwei große Kabeltaulängen in den Kanal hineingeht und ihn dadurch sehr verengt. Man kann Lampsako gegenüber an der Küste von Asien den Anker fallen lassen, und, wenn man von der Nacht überrascht wird, so ist es der beste Rath hier zu bleiben. Auch muß man sich in dieser Passage näher an die Küste von Europa halten; man geht, wie schon gesagt worden, Gallipoli gegenüber, in 80 Klaftern Tiefe sehr sicher vor Anker, und hat zwei Kabeltaulängen vom Ufer einen harten und festen Ankergrund. Indeß liegt diese Rhede den Südwestwin-
den ganz ausgesetzt, da die Spitze Char-

dok die Rhede von Lampsakus vor den Nordwinden schützt. Hier kann man den Mühlen gegenüber, zwei Kabeltaulängen vom Ufer, in 25 Klaftern Tiefe auf festem Grunde den Anker fallen lassen.

Ehe wir die Straße der Dardanellen verlassen, und in das Meer von Marmara hineingehen, wird es nicht unrecht seyn, eine genaue Nachricht von den neuen Kastellen und von den Kastellen der Dardanellen auf Europäischer und Asiatischer Seite zu geben.

Das neue Europäische Kastell, oder Roumeli Inghi-Hissan.

Dies liegt an der See auf einer Anhöhe, welche durch ein kleines Thal von den übrigen Anhöhen getrennt wird, und ist mit zwei starken Thürmen, sonst aber mit keinen Außenwerken, versehen.

Die Batterieen liegen wasserrecht, und man steigt zu denselben auf steinernen Treppen, welche in die beiden Enden einer star-

ken Mauer eingehauen sind. Auf der letzten Plattforme hat man ein Mauerwerk, 18 Fuß dick, mit zwei starken Thürmen errichtet. In dieser dicken Mauer sind Schießscharten mit Fallthüren angebracht, worin sehr große Stücke ohne Lavetten liegen. Vor derselben, oder zur Rechten der großen Batterie, hat man eine andere gemauert, die in neuerm Geschmack und gut angelegt ist.

Die großen Thürme, die selbst den Bomben widerstehen, werden zu Magazinen gebraucht; ihre Plattformen sind auch mit Stücken versehen. Das Pulvermagazin hat hinter der großen Batterie eine sehr schlechte Lage.

Auf dem sehr fest gebauten Kastell, liegt eine unbegreifliche Menge Geschütz, welches aber mehrentheils sehr schlecht montirt und nicht an dem gehörigen Orte angebracht ist. Ein einziges Schiff könnte die ganze Artillerie überwältigen; die Kanoniere würden, wenn das Mauerwerk spränge, durchaus nicht in Stande seyn, den Angriff lange auszuhalten.

Es scheint, als habe man einige Werke auf der Anhöhe jenseits des Kastells, welches die beiden Plätze bestreicht, wo man im Fall einer Landung das Kastell von hinten angreifen konnte, errichten wollen; indeß hat man diese Unternehmung, die doch sehr gut ausgedacht war, wieder aufgegeben.

Was das Geschütz betrifft, so liegen auf der großen Batterie 13 metallne Stücke von 17 Fuß Länge; vier eiserne; eine metallne Kanone von 26 Fuß; zwei eiserne 60Pfünder, 22 Fuß lang; und vier metallne Stücke, 20 Fuß lang und 13 Zoll im Durchmesser. Auf der Batterie zur Rechten liegen sieben metallne 48Pfünder, eine ähnliche Haubitze und drei metallne Mörser ohne Lavetten. Oben auf dem Kastell liegen noch ungefähr dreißig Stücke von verschiedenem Kaliber, die aber alle kleiner als 24Pfünder sind. Dazu gehören noch einige Feldstücke vor den Batterieen, die wasserrecht auf dem Strande liegen.

Das Europäiſche Kaſtell, welches während des vorigen Krieges gebauet wurde.

Dies Kaſtell iſt bloß eine Batterie von dreizehn Stücken und mit vier kleinen Thürmen verſehen, auf welchen einige kleine Feldſtücke liegen. Das Mauerwerk iſt in ſchlechter Verfaſſung. Das Terrain iſt wegen der hohen Lage ſehr wohl ausgeſucht. Das Feuer der Schiffe würde gegen daſſelbe nicht viel ausrichten. Die Batterie ſieht von fern weit ſtärker aus, als ſie wirklich iſt, da die Stücke meiſtens unbrauchbar und das Mauerwerk ganz verfallen iſt. Drei 36Pfünder ſind geſprungen, und die Lavetten der übrigen alle in Stücken oder in ſehr ſchlechtem Stande. Auf dem Kaſtell wohnt ein Kommandant; allein man unterhält keine Beſatzung.

Zwiſchen dieſem und dem neuen Europäiſchen Kaſtell iſt eine ſehr tiefe Bucht, die für kleine Fahrzeuge zum Ankern bequem und zu einer Landung ſehr geſchickt iſt. Dieſe hat wahrſcheinlich Gelegenheit gegeben, jene Anhöhe zu befeſtigen, und, da

man von hier die Einfahrt der Straße bestreicht, so ist dieser Posten für die Sicherheit der Küste und der umliegenden Gegend des neuen Kastells von der äußersten Wichtigkeit.

Das Kastell der Dardanellen auf der Europäischen Seite.

Dieses liegt an dem Abhange eines hohen Berges, der, ungeachtet man das Kastell ziemlich hoch errichtet hat, doch noch sehr weit über dasselbe hervorragt. Man hat es aus Unwissenheit vernachlässigt, von dieser günstigen Lage Gebrauch zu machen, um von dieser Höhe her die ganze Straße bestreichen zu können. Unter dem Kastell läuft ein kleines Flüßchen fort, und die umliegenden Gegenden sind sehr sumpfig, welches die Festigkeit des Platzes noch vermehrt. Was die Artillerie betrifft, so liegen auf der großen Batterie 19 metallene Stücke von 10 Fuß Länge, und 22 Zoll im innern Durchmesser. Man schießt steinerne Kugeln von 22 Zoll im Durchmesser über

600 Ru-

600 Ruthen weit. Ein metallenes Stück von 20 Fuß Länge und 20 Zoll im innern Durchmesser; eilf Stücke von 24 Zoll; und acht solche von 8 bis zu 4 Zoll im Durchmesser, liegen auf schlechten Schiffslavetten. Ungeachtet man glauben sollte, daß die großen Stücke von einem und demselben Kaliber wären, so hat doch das eine immer einen größern Durchmesser als das andere. Man findet z. E. eines unter dem Namen Rujak von 28 Zoll im Durchmesser. Sie liegen alle ohne Lavetten auf dem Boden der Schießscharten. Viere der größten Stücke sind völlig außer Stande. Die Stücke von 24 Zoll sind nach ihrer Schwere gestellt und werden gewöhnlich zum Salutiren gebraucht. Auf den Thürmen liegen noch einige Stücke von verschiednem Kaliber, die aber alle kleiner als 24 Pfünder sind.

Das neue Asiatische Kastell, oder Anatoli Jughi-Hissan.

Dies liegt an dem Fuße des Vorgebirges Dschanitzari, an dem äußersten

Ende der sandigen Spitze, die der Fluß Skamander bildet, welcher jetzt unter dem Namen Mendees bekannt ist, und etwas oberhalb des Kastells in die See läuft. Von dieser Spitze bis zum Europäischen Kastell, rechnet man 900 Ruthen; man hat hier, eben so wie auf der Europäischen Küste, Stücke aufgepflanzt, die sehr weit tragen. Das Kastell ist schlechter gebauet als die andern; die Mauern sind nicht so hoch, und es liegt gegen die Anhöhen des Kaps Dschanitzari völlig frei. Das Einzige, was hier bemerkt zu werden verdient, ist die wasserrechte Batterie, welche eben so eingerichtet ist, wie die auf der Europäischen Seite.

Auf der großen Batterie liegen horizontal drei und zwanzig metallene Stücke von 17 Fuß Länge, zwanzig eiserne von 20 Fuß, welche 60 Pfund schießen, aber alle demontirt sind; acht metallene 24Pfünder auf schlechten Lavetten und zwei metallene Mörser, von 8 Zoll, demontirt. Man findet auch noch 15 Stücke von verschiednem

Kaliber, die schlecht montirt sind, und auf verschiednen Thürmen der Mauer liegen.

Das Asiatische Kastell der Dardanellen enthält auf der Batterie in horizontaler Lage vierzehn metallene Kanonen von 10 Fuß Länge und 22 Zoll im innersten Durchmesser. Diese sind den Stücken auf der Europäischen Seite, deren wir erwähnt haben, vollkommen gleich: Dreizehn metallene 24Pfünder auf Schiffslavetten, drei metallene Stücke, die auf der linken Flanke der großen Batterie, und vier metallene demontirte Kanonen, die neben der Thür auf der rechten Flanke liegen; ein metallenes Stück von 21 Fuß Länge und 12 Zoll im Durchmesser, demontirt; vier metallene Feldstücke, 24Pfünder, demontirt; zwei metallene Mörser von 8 Zoll, ebenfalls demontirt; fünf metallene 18Pfünder, die in den Schießscharten liegen, und auf der Rhede der Barbierspitze aufgerichtet sind; siebzehn metallene Stücke von 17 Fuß Länge und 11 Zoll im Durchmesser; fünf metallene 12zöllige Mörser; ein metallenes Stück

von einer ungewöhnlichen Form, 17 Fuß lang und 24 Zoll im Durchmesser *).

---

*) Tournefort beschreibt die Kastelle der Dardanellen so, daß sie noch die Spuren der alten Griechischen Befestigungskunst an sich tragen. — Kantemir hat sie abbilden lassen. — Man kann an den Dardanellen ein Muster von der Türkischen Fortifikation nehmen. Ungeachtet die Türken die ersten waren, die in Apulien Basteien mit Wallgängen aufwarfen, so blieben sie doch allezeit bei dem stehen, was sie durch große Mühe ihrer Lehrer erlernt hatten.

Graf Bonneval suchte aus Rachsucht gegen seinen vorigen Lehnsherrn den Otmanlys recht viele Kenntnisse in der Taktik und der Befestigungskunst beizubringen; allein er erreichte seinen Zweck in sehr geringem Grade. Ihre Stückgießerei verbesserten sie nach seinen Vorschlägen. Auch lernten sie von ihm den Kunstgriff, die Armee nie auf einmal gegen den Feind anzuführen, sondern sie zur Reserve zu vertheilen; aber im Uebrigen blieben sie bei ihren alten Gewohnheiten. — Baron Tott suchte eben-

Da diese Forts, sowohl die in Europa als die in Asien, so genau mit einander falls die Artillerie der Türken zu verbessern, richtete aber noch weniger aus, als Graf Bonneval. Auch war Tott gar nicht der Mann dazu.

Businello, Hayne und Warnery schildern uns den Zustand der Türkischen Artillerie äußerst traurig. Ungeachtet sie in der Mischung der Metalle, in der Genauigkeit und Geschwindigkeit der Güsse einige Vollkommenheit erreicht haben, so verstehen sie es doch fast gar nicht, mit dem Geschütz umzugehen. — Bomben oder Kugeln nach einem Ziele zu werfen, ist ihnen noch immer etwas ganz Fremdes. — Die Artillerieofficiere werden größtentheils erst bei Eröffnung des Feldzuges geworben; und, wenn der Sultan oder der Großwessir die Artillerie untersucht, so bestechen die Kanonier andere, die darin geübt sind, daß diese richten und laden müssen, und sie selbst nur nöthig haben aufzuhauen und loszubrennen.

Sonderbar ist es, daß die Zapfen an den Türkischen Kanonen nie am rechten

zusammen hangen, so wird es nicht undienlich seyn, einige Bemerkungen über dieselben noch hinzu zu fügen.

Orte angebracht sind, sondern weiter gegen das Bodenfeld zurück eingegossen werden. Daher bekommen denn die Kanonen ein Uebergewicht nach vorn, und der Schuß ist gemeiniglich ungewiß. — Zu Montecuculi's Zeiten hatten die Türkischen Kanonen gar keine Form, sondern waren bei der Kammer so dick, wie an der Mündung.

Ihre Mörser liegen grösstentheils horizontal auf Balken, und sind weit kürzer als unsere, zugleich aber auch gefährlicher. — Alle Lavetten sind von Eichenholz, die Beschläge sehr schwach, und die Räder ohne Speichen. Bei Feldzügen wird immer ein großer Vorrath Lavetten mitgeführt. Eine eigene Klasse von Soldaten, Laghumdschi, führt die Aufsicht über die Lavetten.

Das Pulver der Türken ist indeß sehr gut. Der Schuß macht allemal ein außerordentliches Geräusch, und dringt sehr tief in das Erdreich. Man durfte im letzten Kriege die Brustwehren nie unter 24 Fuß

So viel ist gewiß, daß diese vier Kastelle wegen ihres gegenwärtigen elenden Zustandes nicht im Stande sind, einem Geschwader das Einlaufen zu verwehren. Hätte der Admiral Orlow von dem glücklichen Siege über die Türken bei Tschesme ferneren Gebrauch zu machen gewußt, so wäre es ihm leicht gewesen, sich der Straße der Dardanellen zu bemeistern *). Das schwere Geschütz der Forts ist so schlecht pla-

dick aufführen, weil sie sonst vom Türkischen Geschütz zersprengt wurden. — Man sehe auch Lüdekens Beschreibung des Türkischen Reichs S. 324. Th. II. der die Fortifikation der Türken als eben so elend schildert wie H. v. K. S.

30) Den Sieg bei Tschesmé kann man vielleicht mit eben dem Rechte dem Admiral Elphinston zuschreiben, als dem Admiral Orlow. Eine geraume Zeit nachher war Elphinston noch immer das Schrecken der Otmanlys. Sie brachten ihre Kinder mit der Drohung zur Ruhe: „Elphinston kommt!“ Habesci S. 261. S.

cirt, daß die Schiffe wenig oder nichts davon zu fürchten haben. Es würde wenige Mühe kosten, diese Forts in eine bessere Verfassung zu setzen, wenn man Wälle von Erde aufwerfen, und die Stücke mit Lavetten, ihrem jedesmaligen Kaliber gemäß, versehen wollte. Man könnte auch noch andre Batterieen auf der Barbierspitze, die jetzt ganz frei liegt, anlegen, um durch Hülfe der gegenüber liegenden befestigten Anhöhen den ganzen Kanal zu bestreichen.

Die Anhöhe Maita in Europa, die der niedrigen Spitze Nakara in Asien gerade gegenüber liegt, sollte man vor allen Dingen besetzen, damit die Schiffe, welche auf dieser Höhe genöthigt sind, dicht an der Europäischen Küste fortzulaufen, eine geraume Zeit in dem Bezirke dieser Batterieen bleiben müßten.

Aller Mühe ungeachtet, die man anwenden könnte, die erwähnten Plätze gegen alle Angriffe zu behaupten, würde es doch unmöglich seyn, wenn man nicht erst die benachbarten Küsten gegen jede Landung

sicher stellte, da alle Forts, wenn sie von hinten angegriffen werden, sehr leicht ein- zunehmen sind. Die Küsten von Europa sind viel höher, als die gegenüber liegenden Asiatischen; deswegen müßte man sich vorzügliche Mühe geben, sich derselben zuerst zu bemeistern, um über die Asiatischen Küsten Herr zu werden.

Auf der Höhe der Dardanellen liegt die Halbinsel, die ehemals Chersonesus hieß. Sie ist nur anderthalb Meilen breit. Die Küsten sind durchgehends sehr schön, und verstatten die Landung leicht. Besonders ist in dieser Rücksicht die Seite nach dem Golf von Saros merkwürdig, wo man die Anhöhen in der Mitte der Insel, die schon von Natur fest sind, bequem besetzen kann. Ein kleines Korps wäre hinreichend, das Europäische Kastell, welches eine sehr nachtheilige Lage hat, mit Nutzen anzugreifen, und nach der Eroberung desselben, das Asiatische Kastell und alle übrigen Vertheidigungsplätze in kurzem zu überwältigen.

In der That könnte man auf die Asiatische Küste einen Angriff wagen, wenn man bei Troja landen wollte. Da man indeß alsdann nur von dem neuen Asiatischen Kastell Besitz nehmen könnte, welches bei weitem das schwächste ist, so würde es sehr viel Mühe kosten, sich der Asiatischen Dardanellen zu bemächtigen, da man durchgehends längs den Küsten sehr unwegsame und morastige Gegenden findet. Das Land an dem Kanal ist fruchtbar und liefert viel Kattun.

Die Inseln Marmara.

Ungefähr 8 Meilen nordöstlich von der Landspitze bei Galipoli liegen die Inseln Marmara. Es sind ihrer viere; zwei große, eine mittlere und eine kleine. Zur Winterszeit ist es am sichersten, sich südlich von diesen Inseln zu halten, wenn man nach Konstantinopel will; denn die Südostwinde herrschen hier den ganzen Winter hindurch. Die größte dieser Inseln liegt nach Norden, und hat ungefähr 10 Meilen im Umfange. Der Hauptort ist Marmara,

wovon die Insel, und die See wieder nach der Insel, den Namen führt. Auf derselben liegen noch verschiedene Dörfer, wovon die größten Galioni und Crastio heißen, und meistens von Türken bewohnt sind. Darauf folgt im Verhältniß der Größe Avezia, welches westlich von Marmara liegt, und größtentheils von Arabern bewohnt wird. Auf dieser Insel liegt ein Städtchen gleiches Namens und zwei Dörfer Aloni und Arabkioi oder das Dorf der Araber: Die dritte Insel, Coutali, hat ein Dorf gleiches Namens. Die kleinste, Gadaro, ist nur sehr wenig bevölkert. Man findet hier Ueberfluß an Korn, Wein, Früchten, Kattun und sehr vielen Fischen. Jetzt wenden wir uns nach

Konstantinopel

und den umliegenden Gegenden und Vorstädten, sowohl auf Asiatischer als Europäischer Seite.

In der Beschreibung der umliegenden Oerter dieser Hauptstadt, wollen wir folgende Ordnung beobachten: Wir fangen nordwärts oberhalb des Hafens der Stadt,

an, nehmlich von der Bay Tarapia oder Budschukdere, gehen alsdann bis zum Anfange des süßen Wassers fort, und wenden uns in der Folge südlich unterhalb des Hafens, um wieder in die See von Marmara zurück zu kommen.

Das Land zwischen dem Leuchtthurm und dem süßen Wasser, welches die beiden äußersten Grenzen des Hafens sind, ist überall sehr bergig und mit tiefen Wasserfällen und Morästen durchschnitten. Die Bäche laufen alle entweder in den Kanal oder in den Hafen. An dem Ursprunge dieser Bäche läuft eine Kette von Hügeln fort, die beinahe denselben Strich hält wie der Kanal, und zum Theil 250, zum Theil 750 Ruthen, je nachdem sich die Bäche tiefer ins Land erstrecken, von dem Kanal entfernt ist. Die Sümpfe und Teiche, welche diese Bäche bilden, vereinigen sich mit dem süßen Wasser im Thale Kethana. Man findet dergestalt an der Bay Budschukdere eine Kette von Hügeln, welche eine sehr gute Lage haben, da sie zur Rech-

ten durch die steilen Anhöhen der Straße, und zur Linken durch einen tiefen Morast, der sich mit dem Hafen vereinigt, verstärkt werden. An einigen Plätzen ist die Gegend wirklich gar nicht einzunehmen. Die Hügel laufen alle gerade durch, und die Kommunikation wird sehr leicht, indem alle übrigen Wege sich in einen Hauptweg vereinigen. Aus der Beschreibung dieser Lage kann man leicht abnehmen, wie günstig dieselbe zur Vertheidigung der Küsten seyn könnte, wenn man alle Vortheile recht zu benutzen wüßte. Um im Fall des Angriffs sich hiervon eine deutlichere Vorstellung machen zu können, nehmen wir einmal an, daß der Feind seine Landung glücklich ausgeführt, die Truppen, die hier zur Bedeckung postirt waren, hinter die Büsche von Belgrad zurück getrieben und sich Tarapia gegenüber gestellt hätte. Auf diese Art würde es ihm sehr leicht seyn, alle Kommunikation mit den Forts und Batterieen der Straße abzuschneiden. In diesem Falle müßte man die enge Passage zwischen dem alten Ka-

stell von Mahomed dem Zweiten verstärken, um durch diese neue Vertheidigungsanstalt die Stellung zu decken.

Die alten Kastelle können zu nichts dienen, da sie unterwärts an einer Anhöhe so schlecht als möglich errichtet sind. Dagegen würden die flachen Anhöhen, die über sie empor ragen, dazu am bequemsten seyn. Diese Anhöhen kann man längs der Straße auf beiden Seiten, vorzüglich aber auf der Europäischen, finden, wo sie durch den kleinen Fluß Battaliman völlig eingeschlossen sind, dessen Ufer sehr steil und beinahe senkrecht emporsteigen und also nur von Einer Seite zugänglich sind. Diese Vortheile vereinigen sich noch mit der Ungleichheit des Terrains, welches sehr geschickt ist, um etwas niedrigere Batterieen darauf zu errichten, deren Feuer bis zur Bucht des Kanals bei Tarapia alles bestreichen kann. Dieser letzte Platz ist sehr merkwürdig, und man könnte hier mit gutem Erfolge das schwerste Geschütz, insonderheit viele Mörser gebrauchen, die man, da Konstantinopel so nahe

ist, im Vertheidigungsfall hieher führen könnte. Dieser unbezwingliche Posten würde die sicherste Vertheidigung der Passage ausmachen, und ein Korps von 6000 Mann würde hinreichend seyn, das Terrain zwischen diesen Posten und dem Thale Kethana, zwischen welchen beiden Oertern die ganze Nordküste des Hafens, und die umliegende Gegend der Vorstädte Pera und Galata liegt, zu besetzen. An der Mündung der Bäche, welche die Wasserfälle verursachen, könnte man mit vielem Nutzen, besonders in den flächern und offenern Gegenden, Redouten errichten.

Man könnte sich zur linken dieses Postens weiter ausbreiten, indem man das Thal der Wasserleitungen von Pyrgos in der Fronte behielte. Diese Lage ist vollkommen geschickt, um die Bewegungen des Feindes nicht allein zu erschweren, sondern auch alle Unternehmungen zu verhindern. Man kann sich auch auf dieser Seite des Thals so weit ausbreiten, wie es die Stärke des Feindes erfordert. Hinter sich würde

man auf den Anhöhen von Kethana ein sehr festes Terrain finden, von welchem man durch verschiedne tiefe Thäler getrennt wäre, die kein feindliches Detaschement durchdringen könnte, ohne daß es in Gefahr stände, von der Armee abgeschnitten zu werden.

Wenn man von den vortheilhaften Posten Gebrauch machen wollte, die man an der Südseite der Hauptstadt findet, so müßte man sich nothwendig auf den Anhöhen an dieser Seite des Hafens, Kethana gegenüber, verschanzen. Dergestalt würde man denen Truppen, die bey Pyrgos sich gelagert hätten, einen sichern Rückzug verschaffen, wenn sie durch eine überwiegende Macht dazu gezwungen würden.

Es bleibt auch keine Wahrscheinlichkeit übrig, daß, wenn der Feind sich einmal der Höhen von Belgrad bemächtigt hätte, er längs der Wälder defiliren sollte, um die Südseite der Stadt mit aller Macht anzugreifen, da eine solche Bewegung immer viel Gefahr nach sich zieht. Ueberdies sind die Kommunikationswege auf dieser Seite

so

so unbequem, daß, wenn man den Feind angreift, man seines Vortheils gewiß seyn kann.

Die Stadt Scutari, welche als eine Vorstadt von Konstantinopel angesehen wird, ist durch eine Meerenge von 3000 Ruthen von derselben getrennt, und liegt in einem andern Welttheil auf der äußersten Spitze von Chalcedonien.

Etwas östlicher als die Stadt, liegt ein Berg, welcher über die andern hervorragt und durch eine Kette von Hügeln mit den Bergen vereinigt ist, die sich längs des Kanals ausbreiten; es liegen sehr tiefe und unwegsame Moräste dazwischen. Dieser Berg vertheilt das Wasser; ein Theil geht in den Kanal, und der andere läuft in den Golf von Smeth aus. An dem Fuße des Berges führt ein Weg nach dem alten Asiatischen Kastell gegen Battaliman über. Auf der linken Küste des Kanals findet man mehrere Hügel, die oben flach sind, und mit den Europäischen überein kommen, deren wir oben erwähnt haben; auch diese sind wie die übrigen für Batterieen sehr ge-

schickt. Man muß gleichwohl in diesem Falle nicht geradezu das Terrain wählen, welches den Europäischen Kastellen gegenüber liegt und das beste im ganzen Kanal ist, sondern noch 100 Ruthen höher gehen, von wo man die ganze Straße bis an die Bucht übersehen kann, und wo sich zugleich die Linie des Feuers der Batterieen mit dem der Direktionslinie der Kugeln von Battaliman kreuzen wird.

Wenn man unserm Plan zufolge annimmt, daß die Türken bis zur Vertheidigung dieses letzten Postens gebracht werden, so begreift man leicht, daß die Kette von Hügeln, die sich von hier aus bis nach dem Berge von Scutari erstreckt, durch ein Korps Truppen besetzt werden müßte, dessen linker Flügel an den Kanal, der rechte aber an den genannten Berg postirt werden dürfte. Auf diese Art würde man im Stande seyn, den Rückzug aus Konstantinopel gänzlich zu decken.

Die Posten, die man an der Fronte dieses Terrains besetzen könnte, sind an sich

sehr fest, da sie von einem ziemlich großen Flusse eingeschlossen sind, und 4 bis 5000 Mann würden zureichen, um Scutari zu decken.

Wenn man von Norden kommt, und sich der Spitze St. Stephano genähert hat, so steuert man dicht an der letztern fort, da die Strömung hier sehr stark nach dem Kanal geht; und so läuft man so nahe an der Stadt als möglich fort. Auf diese Art findet man allenthalben Ankergrund.

Ist man über den Leuchtthurm hinaus, und hat den Kanal des schwarzen Meeres östlich, so muß man dicht neben der Stadt den Anker fallen lassen, wenn man wegen der Windstille nicht gegen den Strom segeln kann. Man thut sehr wohl, wenn man sogleich ein Tau an einen der Pfähle, die längs des Serai's stehen, befestigt, da in dieser Gegend der Strom am schwächsten ist. Denn sonst läuft man Gefahr, mitten in dem Strom nach dem Kanal getrieben zu werden, wo man nur in 30 oder 35 Klaftern ankern kann. Wird alsdenn der

Nordwind stärker und treibt das Schiff vor Anker, so muß man das Tau kappen und unter den Prinzeninseln anlegen; auch könnte man um mehrerer Sicherheit willen hier den Anker fallen lassen, wenn man auf dieser Höhe von der Nacht überfallen würde.

Einen kleinen Pistolenschuß von den Mauern des Serai's hat man 6 bis 7 Klaftern Tiefe, und jenseits der Landspitze ist die Strömung günstig, da sie aus dem schwarzen Meere hereinwärts geht, an diese Spitze anstößt, und alsdann in den Hafen hinein läuft.

Wenn man an der Seite, wo das Tollhaus steht, ankern will, so muß man sich nahe ans Serai halten, wo der Lauf der Strömung günstig ist, da man im Gegentheil an der Seite von Topana und der Stückgießerei die Strömung immer gegen sich hat.

Man wirft in 25 Klaftern den Anker, und bringt das Tau ans Land, dem man sich, so viel als möglich ist, nähert, und sich zugleich von der Mitte des Hafens entfernt.

Diese Vorsicht ist durchaus nothwendig, um das Aneinanderstoßen der Schiffe zu verhindern, welche den Kanal des schwarzen Meers herabkommen und nicht gegen den Strom segeln können.

Mitten in dem Hafen hat man 25, zwei Pistolenschüsse von dem Werft von Galata 20, und an der Landspitze, worauf das Arsenal liegt, 8 Klaftern Tiefe. Weiter in den Hafen hinein, hat man nur in zwei Klaftern schwarzen, festen Grund, und diese Gegend wird die süßen Wasser genannt.

Von der Landspitze, worauf das Serai liegt, bis zu den 7 Thürmen, braucht eine Schaluppe mit 10 Mann, 1 Stunde und 18 Minuten Zeit, und man schätzt diese Entfernung ungefähr 2000 Ruthen. Auf dieser Seite hat die Stadt viele Buchten, vorzüglich die beim Serai und Concapit. Sie ist mit einer einfachen Mauer, mit viereckigen Thürmen ohne Schießscharten umgeben, und an verschiednen Orten verfallen. Auf einigen dieser Thürme, und selbst auf der Mauer des Serai's, sind Häuser, und

diesseits desselben Kiosks für den Großsultan und seine Weiber gebaut.

Auf dieser Seite sind 6 Thore, die alle zur See führen, und vor denselben liegen einige Häuser auf eingerammten Pfählen in der See gebauet; unter denselben stehen Kaiken oder Schaluppen.

Längs dem Serai erstreckt sich eine Kay oder ein Werft, auf welches verschiedne Thüren aus dem Serai gehen. Diesen Damm findet man an verschiednen Stellen auf dieser Seite; indeß läuft er nicht ganz durch. Ob er nie vollendet worden, oder ob ihn die See abgespühlt habe, kann nicht bestimmt werden. Die Mauer ist hier 20 bis 24 Fuß hoch, einige Thürme ausgenommen, die noch höher gehen. Für die Ausbesserung oder Unterhaltung der Mauer sorgt man gar nicht. Die See reißt immer mehr weg, und die Mauer verfällt von Zeit zu Zeit, besonders bei den 7 Thürmen, immer merklicher. Man bauet hinter derselben eine neue, und läßt die Ueberbleibsel der alten so liegen, wie sie sind; dadurch wird es denn sehr leicht,

die neue Mauer zu ersteigen, indem sie nur 8 bis 10 Fuß über die alte hervorragt. Auf der Landspitze neben den 7 Thürmen bemerkt man noch in der See die Ueberbleibsel eines Deichs. Diese ganze Seite ist mit Säulen und Steinblöcken von Griechischen und Römischen Gebäuden ausgebessert; dies sieht man noch deutlich aus den Inschriften, die man durchgehends auf den Steinen bemerkt.

Der Theil der Mauer auf der Landseite von der Spitze der 7 Thürme bis an den Hafen, ist 1800 und eine halbe Ruthe lang. Die ganze Stadt wird von 3 Mauern eingeschlossen, deren eine höher als die andere ist, und die sich wie ein Amphitheater erheben. Auf der ersten stehen viereckige Thürme 3 bis 4,000 Fuß hoch von einander, die über der Mauer 25 bis 30 Fuß hervorragen.

Ungefähr 40 Schuh von dieser ersten ist eine andere, 18 bis 20 Fuß hoch, errichtet. Jetzt hat sie nur sehr wenige Thürme; einige derselben sind rund, andere viereckig.

Die dritte Mauer ist ungefähr 12 bis 15 Fuß hoch ohne Thürme, und nur 12 bis 18 Fuß von der zweiten entfernt. Um dieselbe zieht sich ein Graben, 50 bis 60 Fuß breit, und rings um denselben eine Kontre-Escarpe von 12 bis 15 Fuß. Von 75 zu 75 Ruthen liegen in diesem Graben 6 Fuß dicke Mauern, die von dem Walle aus durch Konterforts gedeckt sind. Diese Mauern haben dieselbe Höhe wie die Kontre-Eskarpe, und sind mit derselben an den äußern Enden verbunden. In einigen dieser Mauern sind Bogen oder Oeffnungen befindlich, die $2\frac{1}{2}$ Fuß im Durchmesser halten.

Am wahrscheinlichsten ist es, daß man diese Queermauern deswegen aufgeführt hat, um das Wasser aufhalten, und den Graben, wo und wann man will, füllen zu können. Hier und da läuft noch ein kleiner Bach in diesen Graben, und das Wasser, welches überall aus dem Boden quillt, läßt vermuthen, daß es aus unterirdischen Wasserleitungen entspringt; ja, man will gewiß bemerkt haben, daß diese Wasserleitungen mit

Mörtel von Vulkanischer Pozzolanerde oder Tras gemauert sind. Diese drei Mauern sind in der schlechtesten Verfassung, und fallen nebst der Kontre Eskarpe durchgehends in Steinhaufen zusammen; an verschiednen Stellen sind sie mit Epheu und Gesträuch bewachsen. Der Graben, der durch die eingestürzten Mauern und wegen seines Alters endlich verstopft ist, wird, so wie der Raum zwischen der Mauer, jetzt gebaut. Indeß muß man wohl bemerken, daß nur eine einfache Mauer und ohne Graben, von Eyri-Kapoul oder der Queerpforte, bis an den Hafen läuft. Vor der Mauer von den 7 Thürmen an bis an das Thor von Selymbrien oder Selymbria, ist das Terrain ziemlich frei. Längs der Seeseite sind einige Lohgerbereien; das übrige Land ist mit Küchengärten bedeckt. Dem Thor von Selymbrien gegenüber ist ein offener Türkischer Kirchhoff, und oberhalb desselben liegt auf einer Anhöhe, ungefähr 65 Ruthen von der Stadt, eine Griechische Kapelle. Zwischen beiden liegt eine sehr wasserreiche

Quelle, und nahe bei derselben ein großer Wasserbehälter, der durch einen gestopften Bach entstanden ist, welcher letztere bei dem Thor Kap, Kapoul entspringt. Die Mauern der Stadt sind zwischen den Thoren Top und Endrene sehr verfallen, und in allen dreien sind große Breschen, durch die man sehr leicht hinein dringen kann. Die Kontre-Eskarpe ist in eben dem Zustande, und an manchen Orten gar nicht mehr zu finden. Die Mauern richten sich durchgehends nach der Höhe oder Tiefe des Terrains. Zwischen den Thoren nach Adrianopel und Eyri haben die Armenianer ihren Kirchhof. Von dem Thore Eyri bis an den Hafen geht die Mauer immer abwärts, in der Richtung der Häuser, die man in der Vorstadt findet. Der Theil der Mauer von dem äußersten Ende des Serai's ist 2000 Ruthen lang, sonst aber kürzer als die Mauer von dem Serai bis an die sieben Thürme. Die Mauer ist hier nur einfach, mit viereckigen Thürmen versehen, die man aber wegen der daran gebauten Häuser

schwerlich unterscheiden kann. Die ganze Seeseite ist angebaut, und man findet bloß einige Oeffnungen in die Straßen, die zu den eilf Thoren auf dieser Seite hinführen.

Die Zahl der Einwohner von Konstantinopel soll sich nur auf 600,000 Menschen belaufen, worunter die Einwohner von Galata, Pera und Tophana noch mit begriffen sind. Die unendliche Menge von Moskeen nimmt aber vielen Raum weg, auch sind die meisten Häuser hölzern, niedrig, und fassen jedes nur eine Familie; gemeiniglich sind sie auch mit einem Gärtchen oder wenigstens mit einem Hofe versehen. Das Serai, die Wohnungen der verehelichten Sultane, die in der Stadt liegen, und die Häuser der übrigen Großen des Hofes, nehmen viel Raum weg. Uebrigens sind nach dem letzten Brande viele Einwohner aus der Stadt gezogen, und ihre Häuser sind noch nicht wieder aufgebauet.

Einige Bemerkungen über die Land- und Seemacht der Türken vor dem letzten Kriege.

Seit die Türken am 7ten Julius 1770 vor Tschesme ihre ganze Flotte, bloß durch Unwissenheit der befehlshabenden Officiere, verloren, hat man nicht bemerkt, daß sie sich Mühe gegeben hätten, sich mehr Kenntnisse der Navigation und des Kriegeswesens zu erwerben.

Der vorige Kapudan Pascha, der ohne Zweifel ein sehr beherzter Mann war, hatte doch nicht den mindesten Begriff vom Seewesen, und, ungeachtet man bei ihm den besten Willen voraussetzen kann, die Macht seines Monarchen auf den höchsten Gipfel zu bringen, so sahe man doch deutlich, daß er allein den Credit desselben brauchte, um seinen Geitz zu befriedigen.

Kein einziger Kapitain der Karavellen hat die geringste Idee von Steuermannskunst, oder von den Handgriffen der Seetaktik; und wenn die Russen sie nur mit einiger Klugheit angreifen, so ist kein Zweifel, daß die Türken nicht gänzlich geschlagen werden sollten. Der Grund davon ist dieser: Es kann Niemand den Befehl über ein Schiff erhalten, ohne eine starke Summe Geldes zu geben; wer das meiste bietet, der wird Schiffskapitain. Dadurch werden denn die Kapitaine genöthigt, ihrer Seits wieder Mittel aufzusuchen, wie sie ihren

Schaden wieder ersetzen können. Gewöhnlich setzen sie, so bald sie ausgesegelt sind, die Hälfte ihrer Equipage ans Land, und ziehen den Sold derselben für sich. Diese Verminderung der Mannschaft, nebst ihrer Unwissenheit, setzt sie denn gewissen Gefahren aus, die sie dadurch zu vermeiden suchen, daß sie so lange in einem Hafen bleiben, bis sich ein vortheilhafter Wind erhebt, mit dem sie an den Ort ihrer Bestimmung kommen können.

Ihre Lootsen, größtentheils Griechen, besitzen nur eine oberflächliche und durch viele Uebung erlangte Kenntniß der Küsten, und, sobald sie das Land aus dem Gesicht verlieren, wissen sie auch von dem Kompaß gar keinen Gebrauch zu machen. Wenn daher eine Karavelle nach Syrien oder Aegypten bestimmt ist, so pflegt gemeiniglich der Kapitain in den Hafen von Smyrna oder Rhodus ein Fahrzeug aufzusuchen, welches ihm den Weg weisen und voraus segeln muß.

Auf ihren Schiffen herrscht weder die geringste Ordnung noch Mannszucht. Alle Stellen sind ohne Ordnung vertheilt; die Lebensmittel werden ungleich ausgetheilt, und das Trinkwasser wird durchaus nicht abgemessen. Da oft jeder ißt und trinkt, was und wie viel er mag, so kann der Kapitain nie bestimmen, wie lange er in See bleiben wird.

Im Zimmern und Ausrüsten eines Schiffes haben sie durch Hülfe der Franzosen und Engländer einige Fortschritte gemacht. Die übrigen Einrichtungen am Bord sind noch eben so schlecht, wie sie jemals gewesen sind. Die Kajüte wird in verschiedne Apartements für die Officiere vertheilt, und ihre ganze Batterie von vorn bis nach hinten, ist voll kleiner hölzerner Behältnisse, die zu Werkstätten, Kaffeezimmern und selbst zu Küchen für die Equipage eingerichtet sind. Das Rauchen und Lichtbrennen steht Jedermann am Bord zu allen Stunden des Tages frei. Das Exercieren mit den Stücken ist ihnen ganz fremd; man begreift also leicht, mit welcher Mühe ein solches Schiff zum Treffen zubereitet werden muß.

Auf ihren Batterieen liegen Stücke von allerlei Kaliber durch einander, und es ist sehr gewöhnlich, einen 6Pfünder neben einem 48, oder 60Pfünder zu sehen. Daraus muß nun nothwendig zur Zeit einer Aktion eine große Verwirrung entstehen, indem es unmöglich ist, daß man für jedes Stück schnell genug die nöthigen Kugeln und Patronen angeben kann. Daher kommt es denn, daß die Türken allezeit unendlich mehr Todte und Verwundete haben müssen, als ihre klügeren Feinde.

Damals bestand die ganze Türkische Flotte in 24 Linienschiffen, worunter 8 bei-

nahe außer Stand waren, in See zu gehen; und, wegen der unbegreiflich nachläßigen Unterhaltung derselben, können die andern 16, wenn sie gleich noch neu sind, nicht lange mehr gebraucht werden. Die ungebührlichen Betrügereien der Aufseher, die den Lohn der Zimmerleute für sich behalten, machen, daß man das Kalfatern der Schiffe ganz verabsäumt. Dies geht so weit, daß gegenwärtig das Türkische Geschwader keinen Seesturm 8 Tage lang aushalten kann. Im vorigen Jahre sank ein ganz neues Schiff in voller See unter. Kurz, die Unwissenheit, Unordnung, Betrügerei und Verwahrlosung bei dem Kommando der Türkischen Marine gehen so weit, daß man gewiß versichern kann, kein einziges Türkisches Schiff sey im Stande, auch nur einen Augenblick dem Angriff eines Feindes zu widerstehen.

Von dem innern Zustande der Magazine des Zeughauses in Konstantinopel kann ich keinen genauen Bericht abstatten. Wenn man indeß alle übrige Umstände zusammen nimmt, so wird es sehr wahrscheinlich, daß der Kapudan Pascha deswegen den Fremden den Zugang verweigert, damit diese nicht den elenden und schwachen Zustand desselben sehen mögen.

Das Verzeichniß der Schiffe, die damals in Konstantinopel anzutreffen waren,

ist folgendes: zwei Schiffe von 74 Stücken, wovon eins gut, und eins auf dem Stapel; zwölf von 64, acht gute und vier schlechte; zehn von 50, acht gute, ein schlechtes und eins auf dem Stapel; zusammen vier und zwanzig Linienschiffe. Desgleichen zwei Fregatten von 44 Stücken, in gutem Stande; drei von 40, zwei gute und eine schlechte; drei von 36, in gutem Stande; fünfe von 32, drei gute und zwei schlechte; zwei von 30, in gutem Stande; also funfzehn Fregatten. Endlich zwei Barken von 36 Stücken, auf dem Stapel; funfzehn Schebecken von 12, sieben gute und acht auf dem Stapel; sieben Galereen in gutem Stande; vier Bombardiergaliotten, eine gute und drei auf dem Stapel; eine Kanonierschaluppe auf dem Stapel. Summa acht und sechzig Schiffe und Fahrzeuge, die der Großsultan hat *).

Die

*) Der Verfasser verdient gewiß in seinen Nachrichten über den Zustand des Türkischen Seewesens mehr Glauben, als verschiedene Französische Schriftsteller, die ihre Privatabsichten dabei haben, wenn sie die militairische Verfassung des Osmanischen Reichs auf Kosten der strengen Wahrheit als vortreflich preisen. Wie ist es möglich, daß das Kommando der Flotte in guten Händen ist, wenn bei einbrechendem Kriege, ein Kapudan-Pascha aus den Hofleuten gewählt wird, der — die Seekrankheit bekommt

Die Landtruppen der Türkischen Macht

sind gewöhnlich in vier Klassen getheilt. Die erste machen die Janitscharen aus, welche auf 150,000 Mann geschätzt werden, wovon 110,000 zur Bedeckung der Grenzen dienen, und 40,000 in Konstantinopel liegen.

und bei Gallipoli wieder ans Land gehen muß? Wenn ein Mensch, wie Baltachdschi Mehemed Aga, der vorher Holzhacker war, Großwessir wird, und die Flotte kommandirt, ohne Norden von Süden unterscheiden zu können? — Die Mohammedaner verstehen sich weder auf den Schiffbau, noch auf die Schifffahrt. Sie lassen ihre Schiffe von Griechen bauen, und diese wissen es immer so einzurichten, daß die Feinde ihres Glaubens betrogen werden. Sie bringen vermodertes Holz an verborgenen Stellen an, setzen die Masten aus mehrern Stücken zusammen, machen die Segel von Baumwolle, und befestigen alles mit hölzernen Pflöcken.

„Die Otmanly herrschen zu Lande;
„die Schiffahrt gehört für die Dschaur."
Dies ist ein allgemeines Sprichwort unter den Türken. Ihre Seesoldaten, oder Leventi, sind daher wahrer Ballast auf den Schiffen; indessen werden sie, jeder mit 60 Piastern, auf 6 Monate besoldet, aber im Winter verabschiedet. Alle Ruderer sind Europäische Sklaven. — Da die Kanonen auf den Schiffen auch gewöhnlich zu kurz sind, so steht man immer in Gefahr beim Abbrennen derselben das Schiff in Brand zu stecken.

Die Spahis machen ein Korps Kavallerie von 12,000 Mann aus, und werden von ihrem Spahi-Agassi kommandirt.

Die Silikdars sind ein eben so starkes Korps Kavallerie, das unter dem Befehl ihres Generals Silikdar-Agassi steht.

Die Buluchcaths, Erbea machen 4 Kompagnieen Kavallerie, jede von 400 Mann, aus; 2 davon schließen sich an die Spahis und 2 an die Silikdars.

Die Oeybediyr bestehen in einem Korps Infanterie von 3500 Mann.

Die Topdiya sind Kanoniere, welche unter dem Befehl eines Topdiyts-Bachi stehen. Sie machen 5000 Mann aus, und liegen theils in Konstantinopel, theils an den Grenzen.

Top Arabadgyrs heißt ein Korps Infanterie, welches allein geschickt ist, Lavetten zu machen und einzurichten, so wie sie auch den übrigen Kriegesvorrath bereiten und die Waffen verfertigen.

Der Tschadirs Cuchlyteris sind 300 Mann; sie müssen die Zelte und Bagage für den Großsultan, den Großwessir, den Kukuyabei und für den Defterdar besorgen.

Die Cuchterames tabes Alens machen ein Korps von 200 Musikanten für den Großsultan aus.

Suzaldigo ist ein neues Korps Kanoniere, welches 1783 errichtet wurde. Es besteht aus 200 Mann, und wird vom Großwessir besoldet.

Außer diesen regulären Truppen liegt an den Grenzen noch ein Korps Rekruten, wodurch im Nothfall die feststehenden Regimenter vollzählig gemacht werden.

Die zweite Klasse begreift ein Korps in sich, dessen Errichtung noch von den Zeiten des Lehnrechts herrührt. Es bestand sonst wenigstens aus 200,000 Mann; jetzt aber ist es von geringer Bedeutung, und geräth so sehr in Verfall, daß man in der Hauptstadt nur noch 400 findet, die unter dem Namen der Guedilin bekannt sind.

Die Kalhys oder Lewenos, sind Truppen, welche die Baschas unterhalten und mit ihnen gleichen Ursprung haben.

Die Koumbaragdis sind ein Korps Bombardire, deren Chef der Koumbaragdis-Bascha ist.

Zu dieser Klasse gehört noch die Miliz von Widdin und Aegypten, wovon jede 3000 Mann stark ist; dann 30000 Kurden, endlich noch die Bulgaren, die aus 12000 Mann Türken und Griechen bestehen.

Die dritte Klasse begreift die Mirlarlens in sich. Sie machen ein Korps aus, welches bloß in Kriegeszeiten, und wenn die Umstände es erfordern, angeworben wird.

Die vierte Klasse besteht aus den Yuc-Muhelliers. Dies sind alles Freiwillige, die der Fanatismus in den Krieg treibt, die aber alsdann auf Kosten der Regierung besoldet werden *).

*) Die Namen der verschiedenen Arten Türkischer Truppen sind der Veränderung ungemein häufig unterworfen. Daher wird man diejenigen, die der Verfasser anführt, mit den älteren gar nicht übereinstimmend finden. Dazu kommt noch, daß der Verfasser sehr oft die Türkischen Namen ganz falsch schreibt.

Der größte Theil der Spahis wird von den Timarioten unterhalten, oder von den Lehnsleuten, die der Verfasser zur zweiten Klasse zählt. Diese Timarioten liefern von jeden 3-500 Aspern Einkünfte einen Reiter mit leichter Rüstung ins Feld. Die Saims haben ebenfalls, als Lehnsleute, diese Verpflichtung. Ihre Einkünfte aber sind beträchtlicher, und belaufen sich auf 20,000 bis 100,000 Aspern. — Zur Besatzung der leer gewordenen Saimets und Timars, sollten eigentlich nur Söhne der Spahis, Renegaten und Officierknechte, gewählt werden. Indeß werden viele dieser Lehngüter verkauft. — Die Spahis, die der Sultan besoldet, bekommen von 12 Aspern (3 Groschen) bis zu 100 Aspern (1 Thaler 1 Groschen) tägliche Löhnung. — Riedesel giebt die Zahl der vom Sultan unterhaltenen Spahis auf 18,000 an. Aus den Saimets und Timars können, nach Büschings

Bemerkungen über die Mittel, den Kanal des schwarzen Meers und die daran grenzenden Europäischen und Asiatischen Küsten zu vertheidigen.

Die Einnahme der Krimm hat das Kriegessystem der Russen, dem zufolge sie

Berechnung 105,000 Reiter ausgehoben werden.

Montecuculi und Maizeroi rechnen zu den Spahis noch die Bechlis, oder die Reiterei der Besatzungen, die Agalaris, oder Trabanten der Paschas. Marsigli rechnet noch die Tschauisch zu den Spahis. Endlich gehört die Leibwache des Kaisers oder Mutaferrekah hieher.

Zu den Landtruppen gehören die Assapen oder das Fußvolk der Besatzungen; dann die Dschamad zu 101 Ortas, die Benluck zu 61, und die Seymans zu 34 Ortas. — Thoprakly heißen die Provinzialsoldaten, die von dem Pascha jeder Provinz geliefert werden.

Die Topdigas des Verfassers werden von andern Schriftstellern Dschebehdschis genannt. Sie waren Anfangs zu 630 Mann bestimmt, sind aber jetzt auf 5000 angewachsen. —

Die jetzige Leibwache des Sultans, sind die Bostandschi; ihrer sind 12000 Köpfe.

Die Tichadirs Cuchliteris des Verfassers werden sonst Mekhteres genannt, und von Habesci auf 6000 Mann bestimmt.

offensiv gegen die Türken agiren, völlig verändert. Einige Anmerkungen, die zu dieser Abhandlung gehören, versparen wir

Die Koumbaragdis sollten eigentlich 2000 Mann seyn. Davon müssen 600 Mann immer in Konstantinopel bleiben.

Außerdem giebt es noch verschiedene kriegerische Nationen, die bei den Türken in Sold stehen. — Die Arnauten, aus Albanien und Epirus, sind die tapfersten, dann die Mainotten, Abkömmlinge der alten Spartaner, zu 12 bis 1400 Mann. Die Araber, Drusen, Türkmen, Kurden, Yessiden, Maroniten und Aegypter.

Endlich werden von andern Schriftstellern noch zwei Gattungen Freiwillige genannt. Die erstere führt den Namen Serden-Deschedschi, d. i. ein Mensch, dem sein Leben gleichgültig ist. Diese bekommen täglich 13 Aspern, und behalten ihren Sold Zeitlebens. Gehen sie zum zweiten Mahle ins Feld, so erhalten sie 3 Aspern Zulage. — Die zweite Gattung sind mehrentheils wilde Schwärmer, Bankeroutiers und dergleichen, die in den Moskeen aufgeboten werden. Diese plündern am meisten im Kriege, und werden nach geendigtem Feldzuge allemal reducirt, ohne ihren Sold ferner zu ziehen.

Es kommt allerdings ein ungeheures Heer zusammen, wenn die Türken ihre ganze Macht ins Feld stellen wollen. Indessen, wer davon überzeugt ist, daß doch wenig Subordination in ihrer Armee Statt findet, daß ihre Officiere mehrentheils nur

ihrer Weitläuftigkeit wegen bis an das Ende, und bezeichnen durch große Buchstaben den Ort, wohin sie gehören (A). Da sie sich des schwarzen Meeres bemeistert und ansehnliche Magazine in den Häfen der Krimm angelegt haben, so werden sie dadurch in den Stand gesetzt, das Innerste des Türkischen Reichs mit aller Macht anzugreifen. Die wenigen Schwierigkeiten, die sie bei einem Anschlage auf die Hauptstadt finden können, veranlassen uns, folgenden Operationsplan vorzuschlagen.

Erstlich. Man forcirt mit einem Geschwader die Passage des Kanals des schwarzen Meers, schifft an den Küsten von Asien und Europa einige Mannschaft ein, und bemächtigt sich von hinten der Forts und Batterieen, auf deren Festigkeit die Stärke des Kanals beruht.

Zweitens. Man setzt an der Europäischen Küste, nicht weit von Konstantinopel, so schnell als möglich einige Truppen ans Land, und wagt einen Koup, indem man sich zuvörderst von der Zuneigung der Griechen

den kleinen Krieg zu führen verstehen, und hingegegen völlig unwissend in allen den Dingen sind, die zur Benutzung des Terrains, zur feinern Taktik u. s. f. gehören, der wird sicher die Türkische Landmacht eben so wenig fürchterlich finden, wie ihre Seemacht.

versichert hat, die gewiß eine Revolution begünstigen.

Drittens. Wenn die Türken sich beeifern sollten, Konstantinopel in der Nähe gut zu vertheidigen, und keine Hoffnung übrig bleibt, durch die beiden erwähnten Angriffe die Stadt überrumpeln zu können, so müßten die Russen ein Korps Truppen zwischen dem Gebirge Hämus und dem Theile der See transportiren, welcher bei den Türken unter dem Namen Barkan, oder Bosphorus von Thracien, bekannt ist, und alsdann sich des Platzes Chinguene Skelessi bemeistern, der sehr bequem dazu ist, um alles, was zu einem Feldzuge in der Europäischen Türkei erfordert wird, zu vereinigen (B).

Wir wollen uns jetzt etwas weitläuftiger über die Mittel auslassen, die man anwenden müßte, um die Passage durch den Kanal des schwarzen Meers zu forciren und zugleich den gegenwärtigen Vertheidigungszustand desselben dem Leser etwas genauer angeben.

Der Eingang zum Kanal des schwarzen Meeres wird durch zwei alte Kastelle geschützt, die zu weit von einander liegen, als daß die Direktionslinie ihres Feuers sich kreuzen könnte, und die zugleich zu schwach sind, um dem Feuer der Schiffe Widerstand leisten zu können. Eine geringe Zahl Truppen, die in den benachbarten Buch-

ten ans Land gesetzt würden, könnten dieselben mit geringer Mühe durch Sturm einnehmen (C).

Die zwei neuen Kastelle, die im Jahr 1773 nach schlechten Planen angelegt wurden, kann man, ob sie gleich näher bei einander liegen, leicht überwältigen, da sie von verschiednen Seiten jedem Angriffe ausgesetzt sind (D).

Die neuen Batterieen der beiden Kavaks, so wie die gemauerten Batterieen der erwähnten Kastelle, bedeuten nicht viel, da ihre Schießscharten nur 4 bis 5 Fuß über die Meeresfläche hervor ragen. Das höhere Feuer und das kleine Gewehr der Kriegesschiffe würden sie sehr bald zum Schweigen bringen. Eben so würde es mit den schwimmenden Batterieen gehen, die hier und da längs den Kayen des Kanals liegen; diese würden, wegen der großen Gefahr, die mit ihrem Gebrauche verknüpft ist, keine Wirkung thun. Dazu kommen noch die Mängel der Artillerie, auf deren richtige Direktion man sich so wenig als auf die Geschwindigkeit des Feuers verlassen kann, welches beides doch nothwendige Erfordernisse bei einer solchen Gelegenheit sind.

Der gegenwärtige Zustand dieser Forts macht es sehr wahrscheinlich, daß die Unternehmung eines an Seemacht überlegnen Feindes, der noch dazu Herr des schwarzen Meers ist, ihren Zweck, die Passage zu

forciren, nicht verfehlen könnte, da man von den Kastellen und Batterieen nichts zu fürchten hätte (E). Insofern man, der großen Wahrscheinlichkeit eines guten Ausganges ungeachtet, die Unternehmung nicht wagen wollte, würde es wenig Umstände machen, durch einige Truppen, die man auf den benachbarten Küsten von Europa und Asien ans Land gesetzt hätte, die Kastelle zur Uebergabe zu zwingen; denn, so bald sie auf dieser Seite von Geschütz entblößt sind, kann man sie durch einen einzigen Sturm einnehmen. Dieses Manöver erfordert bloß einige Kenntniß des Terrains, die man leicht erlangen kann (F).

Dicht neben den alten Kastellen und den Leuchtthürmen auf Europäischer und Asiatischer Seite, findet man verschiedene bequeme Landungsplätze, wo man in einer Nacht Truppen genug ans Land setzen könnte, um die Kastelle zu überwältigen, da das Feuer der Schiffe von der Seeseite her eine sehr günstige Diversion macht.

Auf der Küste von Europa findet man die geschicktesten Plätze, von dem Leuchtthurme von Fanarakÿ an bis nach Eskÿ-Fanarÿ, in einer Strecke von 2000 Ruthen. In diesen Buchten, worin gewöhnlich Kaiken liegen, könnten die Schaluppen ohne Schwierigkeit landen. An der Küste von Asien findet man ebenfalls eine geräumige Bucht, 100 Ruthen vom Kastell ent-

fernt. Sie wird durch ein offnes Thal an der Mündung eines Flüßchens gebildet, und ist, der Nachbarschaft des Kastells ungeachtet, sehr sicher; denn das letztere ist von dieser Seite ganz von Geschütz entblößt, und man kann von demselben her nicht bemerken, was in dem Hafen vorgeht. — 400 Ruthen weiter bei Riva ist ein noch besserer Platz; die Bucht ist hier nahe am Lande durch eine kleine Halbinsel in zwei Theile getheilt, und man kann die Landung überall ohne Schwierigkeit unternehmen. Die Schiffe finden 200 Ruthen von dem Ufer, in 16 Klaftern einen guten Ankergrund. Wir können hier ein- für allemal bemerken, daß man durchgehends an diesen Küsten sicher vor Anker gehen kann. Der Boden des Meers wird zwar allmählich seichter, je mehr man sich dem Ufer nähert; aber doch halten die Anker gegen die heftigen Nordwinde durchgehends aus.

Das schlechte Kastell Riva würde eben so wenig, wie das Kastell beim Asiatischen Leuchtthurm, im Stande seyn, die Landung der zur Wegnahme desselben erforderlichen Truppen zu verhindern. Die Bequemlichkeit der Kommunikation und die Anhöhen längs dem Kanal führen ganz natürlich auf den Schluß, daß, wenn dieser erste Angriff geglückt ist, die übrigen Forts, mit erforderlicher Vorsicht, in einer einzigen Nacht eingenommen werden können. Die

Schiffe segeln alsdann sicher in den Kanal hinein, und können mit einem Nordwinde und vermöge der starken Strömung, in Zeit von 3 Stunden sich an der Spitze des Serai's zeigen. Alsdann könnten sie nach Umständen agiren, durch ein wohl dirigirtes Feuer die Hauptstadt in Brand schießen, und der dadurch verursachte Aufruhr würde die Uebergabe erzwingen helfen.

Vertheidigungsmittel des Kanals.

Die Vertheidigung des Kanals des schwarzens Meers ist sehr leicht, und wird sowohl zu Lande, als zur See, von der Natur selbst an die Hand gegeben. Die Enge des Kanals, die bisweilen nur 3 bis 400 Ruthen beträgt, und die Anhöhen, die 30, 40, 50, 100 bis 150 Fuß hoch sind, bieten beinahe überall für Sachkundige die allerbequemsten Plätze zu Batterieen dar. An beiden Ufern sind gute Ankerplätze und Rheden für schwimmende Batterieen, wodurch die Passage noch enger gemacht und ein starkes Feuer gegen die feindlichen Schiffe unterhalten werden kann. Diese werden dadurch außer Stand gesetzt, ihre Linie zu entwickeln, und den geringsten Vortheil aus ihrer Menge zu ziehen.

Es wäre nützlicher und weniger kostbar gewesen, wenn man auf den am besten gelegenen Anhöhen, wo man rechts und links

agiren kann, Batterieen von Erde, statt der kleinen gemauerten Kastelle, errichtet hätte. Wenn die letztern springen, so wird das Behandeln der Stücke sehr beschwerlich, und für die Vertheidiger gefährlich; auch sind sie, wie wir oben bemerkten, sehr leicht einzunehmen, dagegen die auf verschiednen Anhöhen errichteten Batterieen außer dem Bezirke des Feuers der Schiffe sind, und der feindlichen Flotte von oben her sehr grossen Schaden zufügen können. Der Kanal ist so schmal, daß, wenn man gleich die Batterieen etwas weiter zurück, und auf den höchsten und bequemsten Plätzen errichtet, diese doch die Passage völlig beschiessen können.

Auf der gegenwärtigen Batterie und auf den Kastellen liegen weder Mörser noch Haubitzen, die hier doch von dem größten Nutzen und für die Schiffe sehr brauchbar wären; denn eine einzige Bombe wäre hinreichend ein Schiff zu sprengen und die größte Verwirrung in dem Geschwader anzurichten. Man würde nicht viel Mörser an diesen Orten, weder höher noch tiefer als die Batterien, placiren können. Außerdem könnte man noch fliegende Batterieen von kleinem Kaliber anlegen, um glühende Kugeln zu werfen. Auch Haubitzen würden gewünschte Dienste thun.

Man hat bemerkt, daß die beiden höchsten Spitzen, die 200 Ruthen unterhalb der

zwei neuen Kastelle liegen, die Straße sehr verengen. Ihre abhängige Lage würde die Direktion des Feuers sehr begünstigen, und die Vertheidiger in den Stand setzen, die heraufsegelnden Schiffe von vorn zu beschießen; daher müßte man auch auf diesen Anhöhen die stärksten Batterieen errichten.

Die schwimmenden Batterieen, die man zur Vertheidigung des Kanals gebrauchen wollte, müßten jede mit zwölf 24Pfündern versehen und auf der Höhe der Karaks vor vier Ankern gelegt werden. Dabei müßten sie die Richtung des Stroms am Eingange des Kanals in der Diagonale durchschneiden, um die Strömung besser brechen zu können. Die erste müßte 10 Ruthen von dem Ufer an der Seite von Europa in 15 Klaftern, und die zweite 15 Ruthen vom Ufer in 18 Klaftern Sandgrund mit kleinen Steinen vermischt, vor Anker gehen; die beiden andern könnten an der Küste von Asien, in 25 bis 30 Klaftern Muschelgrund, placirt werden. Der Feind würde diese Batterieen sehr schwer überwältigen können, ohne an Bord zu kommen, welches wegen der Strömung sehr gefährlich werden dürfte. Die Lage dieser Batterieen wird vermittelst einer Klippe, die 50 Ruthen von der Europäischen Küste liegt und den Kanal sehr verengt, um vieles sicherer.

Würde man in der Folge bei der Einrichtung der schwimmenden Batterieen zu

viele Schwierigkeit finden, so könnte man an deren Stelle 20 Kanonierschaluppen, deren jede einen 24Pfünder führt, gebrauchen. Diese müßte man mitten in den Strom mit dem Vordertheil nach Norden legen, und sich Mühe geben, sie durch schwere Anker zu befestigen und mit einander zu verbinden, damit ihre Richtung durch das Umlaufen der Winde nicht verändert werden könnte.

Zur fernern Vertheidigung des Kanals würde es nothwendig seyn, auf beiden Küsten in der Höhe der Leuchtthürme einen Platz für 2000 Mann zu befestigen, die nöthigen Magazine zu errichten, um alles, was zu jenen Batterieen gehört, hier bergen zu können. Hierzu findet man auf beiden Küsten sehr bequeme Terrains, die, schon größtentheils von Natur befestigt, unzugänglich und mit wenigen Kosten unüberwindlich zu machen sind.

Unter diesen Plätzen könnte man Retranchements für die Truppen anlegen, welche die benachbarten Küsten vertheidigen sollen. Die Gefahr, die der Feind läuft, wenn er so starke Posten im Rücken hat; die Gewißheit, das Feuer dieser Posten, wenn man vorbei segelt, auszuhalten, und von den Landungsplätzen abgeschnitten zu werden — dies dürfte den Feind gewiß von seinem Vorhaben abbringen, und man kann mit Sicherheit behaupten, daß diese Forts, wenn sie auf die erwähnte Art angelegt

werden, die vornehmste Vertheidigung des Kanals ausmachen.

Da der Feind auf diese Art genöthigt wird, von seinem Vorhaben, die Passage zu forciren, abzustehen, so würde er alsdann einen andern Plan zum Angriff und zur Landung an den Küsten des schwarzen Meeres machen und dazu vermuthlich die Plätze wählen, die der Hauptstadt am nächsten sind, um einem langen und beschwerlichen Marsche auszuweichen. Hierzu würde er ein sehr festes Terrain aufsuchen, um in kurzem Truppen und alles, was zum Kriegsvorrath erfordert wird, zusammen zu bringen. In beiden Fällen würde es durchaus nothwendig seyn, ihm die Landung zu erschweren. Damit glauben wir über die Vertheidigunsanstalten von Konstantinopel genug gesagt zu haben.

Plätze, die zu einer Landung sowohl an der Küste von Asien, als auch an Europäischer Seite geschickt sind.

Von dem Leuchtthurme und dem Europäischen Kastell an bis nach Eskifanary, ist die Küste, wie bereits gesagt worden, durchgehends steil, felsicht und unzugänglich, wenn man einige kleine Buchten ausnimmt, die durch Thäler und durch die Mündung kleiner Flüsse gebildet werden. Diese sind in der That groß genug, um einige Truppen

ans

ans Land zu setzen; indeß reichen sie zu einer allgemeinen Landung nicht hin. Ganz anders ist die Küste zwischen Eskyfanary und dem schwarzen Vorgebirge beschaffen; sie ist durchgehends schön und zum Landen sehr bequem. Die Dörfer Enxciur und Domusderé, eine Viertelstunde von den bequemsten Landungsplätzen entfernt, bieten dem Feinde die beste Gelegenheit dar, sich zu verschanzen; von hier kann man in einem Marsch bis zur Hauptstadt fortrücken.

Die Vertheidigung der kleinen Buchten müßte in kleinen Detachements bestehen, die man an der Rückseite der Thäler postirte, um das Annähern des Feindes, so bald er gelandet hat, zu verhindern, und ihn von der Seite mit aller Macht anzugreifen.

In Rücksicht der Vertheidigung der Strecke zwischen Eskyfanary und dem schwarzen Vorgebirge oder Kara-Bouroun, wo der Feind eine allgemeine Landung unternehmen könnte, müßte man folgende Disposition machen:

1. Man müßte zwei kleine Forts und feste Batterieen auf den beiden Vorgebirgen errichten, da diese Stellung zur Vertheidigung und zur Verhinderung der Landung ungemein bequem ist.

2. Müßte man die besten Plätze auf der Küste aussuchen, um einige Batterieen mit Stücken darauf zu errichten, die bloß auf die Schaluppen feuern müßten, welche eine Landung vornehmen wollen.

3. Zwei Korps, Infanterie und Kavallerie, die der Macht des Feindes gleich wären, müßten, das eine auf den Höhen von Damousderé, die auf der Küste an der Seite von Eskyfanary liegen; das andere auf den Höhen von Enxciour campiren, und dabei müßte man das Lager derselben durch Verschanzungen sorgfältig zu decken suchen.

4. Die höchsten Plätze müßten mit einigen Stücken von schwerem Kaliber nebst verschiednen Mörsern und Haubitzen versehen seyn, um die Schiffe, welche die Landung decken, zu beschießen.

5. Man müßte zwei Signalthürme, den einen auf den Forts Eskyfanary, und den andern auf dem schwarzen Vorgebirge bauen, um bei der ersten Entdeckung der feindlichen Schiffe den Truppen das Signal geben zu können.

6. Bei dem ersten Zeichen müßten längs der ganzen Küste Posten zu Fuß und zu Pferde ausgestellt werden, die, vorzüglich zur Nachtzeit, stark patrouillirten.

7. Wenn es dem Feinde, aller Vorsicht ungeachtet, glückte, einen Theil seiner Mannschaft ans Land zu setzen, so müßte man die Disposition für die Truppen zuvörderst genau abmessen, und sie stark exerciren, damit man in solchem Falle, vermittelst der Fertigkeit der Mannschaft, den Feind verhinderte, sich zu formiren, und während eines Handgemenges das Feuer der Schiffe zum Schweigen bringen könnte.

8. Müßte man dahin sehen, daß eine bequeme und sichre Kommunikation zwischen den Truppen offen bliebe, damit man sich wechselsweise zu Hülfe kommen und sich bequem dahin ziehen könne, wo es die Noth erfordert.

Auf der Küste von Asien würden die Operationen des Feindes keinen andern Zweck haben, als die Batterieen des Kanals und zugleich die Europäischen anzugreifen; ein kleines Korps, welches sich unter den Kanonen derjenigen Forts gelagert hätte, die, nach unserm Vorschlage, auf der Fläche der Leuchtthürme errichtet werden müßten, wäre völlig hinreichend, dieses Terrain zu decken. Auch würde man füglich mit großem Vortheil die kleine Halbinsel bei Riva befestigen können, und die beiden hohen Vorgebirge, die am äußersten Ende der Bucht liegen, bieten zur Er-

richtung der Batterieen das erwünschteste Terrain an.

Die Türken sind der festen Meinung, daß man mit Linienschiffen den Küsten des schwarzen Meeres sich nicht nähern darf; wie weit diese Meinung von der Wahrheit entfernt ist, wird aus der Note C erhellen. Weiter in die See hinauf können die Schiffe zu allen Zeiten vor Anker gehen, ohne Gefahr an die Küsten getrieben zu werden.

Was indessen die Landungen betrifft, so muß man ja dahin sehen, daß man sie nicht bei Nord- oder Ostwinden unternimmt, die hier eine sehr hohe See machen; und wenn an den kleinen Sandbänken eine beträchtliche Brandung entsteht, so sind die kleinen Ruderfahrzeuge nicht im Stande, ohne Gefahr die Landung zu unternehmen.

Man muß hier bemerken, daß die Vorsicht, womit man einer Landung auf den Europäischen Küsten zuvor kommen muß, nicht sehr viele Kosten und Truppen erfordert, da die Plätze, wo der Feind die Landung versuchen kann, schon von der Natur befestigt und so bedeckt sind, daß er nie wissen kann, was für einen Gegenstand er antreffen wird. Dazu kommt noch, daß man, wegen der Nähe von Konstantinopel, aller Orten an der Küste Verstärkungen findet. Zu diesem Ende könnte man selbst

auf einem starken und dazwischen liegenden Plan ein Lager aufschlagen, wozu z. B. das Dorf Belgrad und die umliegenden Holzungen sehr gut gelegen sind. Auf diese Art würde man den Truppen, im Fall der Noth, einen sichern Rückzug nach der Hauptstadt verschaffen.

Die kleinen Forts bei den Leuchtthürmen und auf dem schwarzen Vorgebirge, würden den Feind nöthigen, sie zu blockiren, um sich den Rücken zu decken; dadurch würde seine Macht wieder desto mehr geschwächt werden, je mehr Zuwachs die Macht der Türken erhielte. Unterhalb Tarapia würde man die Anhöhen benutzen können, die über den alten Kastellen liegen. Dadurch sowohl, als durch die Menge günstiger Positionen, die man überall findet, wäre man im Stande, dem Feinde wieder eine furchtbare Barriere zu setzen.

Aus allem was wir jetzt gesagt haben, erhellet deutlich, daß es nicht viel Schwierigkeit kosten würde, einen Plan zur Landung und zum Angriff auf dieser Seite auszuführen; allein, daß auch den Türken Mittel genug zur Vertheidigung übrig bleiben, wenn sie nur den rechten Zeitpunkt zu treffen wissen, wo sie Gebrauch davon machen können. Alles hängt hier von der gehörigen Auswahl des von der Natur so begünstigten Terrains

ab; und nur dadurch allein können ihre Truppen, ohne Ordnung und ohne die geringste Disciplin, gegen einen disciplinirten und an das Manövre gewöhnten Feind bestehen. —

Jetzt gehen wir zu den Anmerkungen fort, die das Seewesen betreffen und über die vorher abgehandelten Gegenstände viel Licht verbreiten können.

(A) Wahrscheinlich werden die Russen, in Rücksicht der Vortheile, die sie über die Türken erlangt haben, alle Macht anwenden, um gegen die Europäische Türkei zu agiren, anstatt ihre Lager mit unendlicher Mühe, Kosten und Beschwerden an die Ufer des Dniesters zu transportiren. Vermuthlich werden sie also suchen ihre Etablissements in der Krimm in gute Verfassung zu bringen, und dort alle Arten Magazine, sowohl von Kriegesvorrath, als von Lebensmitteln zu errichten, bis ein durchwehender Nordwind und die Strömung ihren Angriff begünstigen.

(B) Rußland würde gewiß alles anwenden, um für die Armee Lebensmittel in einem Lande zu erhalten, welches beinahe bis an die Thore von Konstantinopel wüst und unbebaut liegt; es würde suchen, sich eines Hafens zu bemeistern, wo die Zufuhr der Lebensmittel, und die Mittel Verstärkungen zu erhalten, ihren Truppen sich darbieten. Die Russen würden sogleich bemerken, daß der Hafen Chinguene-Skelesky hierzu der bequemste ist. Zu diesem Ende würde es nothwendig und für die Türken sehr wichtig seyn, wenn sie durch eine starke Besatzung und alle mögliche Vertheidigungsanstalten die Einnahme dieses Hafens verhindern könnten. Man müßte dieses Terrain mit der ganzen Küste, von der

Mündung der Donau an, zu vereinigen suchen, um den schleunigen Fortschritten der Feinde entgegen zu gehen.

(C) Zwischen den Leuchtthürmen auf Europäischer und Asiatischer Seite ist der Kanal ungefähr 650 Ruthen breit, und wird, gegen die beiden Landspitzen oder Kavaks hin, allmählig enger. Vor Tarapia nimmt er einen andern Lauf an, und ist von hier bis nach Konstantinopel voller Buchten. Oberhalb Tarapia, bei den neuen Kastellen, ist der Kanal sehr enge, und unterhalb derselben liegt das alte Kastell, welches Mahomed der Zweite bauete. Die stärkste Strömung kommt von Konstantinopel, jedoch stärker oder schwächer, nachdem der Wind nördlich oder südlich ist.

Diese beiden Winde herrschen fast beständig im Kanal; vorzüglich aber dauert der erste die 6 Sommermonathe hindurch, wo der Südwind fast gar nicht weht. Wenn im Meer von Marmara fast immer ein kühler frischer Wind weht, so herrscht dagegen im Kanal beinahe durchgehends Windstille; dies macht die Schifffahrt nach dem schwarzen Meere sehr beschwerlich. Man könnte ohne viele Mühe alle Kayen an beiden Seiten des Kanals vereinigen, und eine Art von Damm (für Pferde zum Schiffziehen) daraus machen, wodurch diesen Unbequemlichkeiten abgeholfen und die großen Kosten der Schifffahrt erspart würden. Die Dörfer an beiden Ufern des Kanals hangen fast durchgehends zusammen, und man kann sie daher mit Recht eine Vorstadt von Konstantinopel nennen.

Die Ländereien sind nur so weit bebauet, als es die Konsumtion der Türken erfordert. Weiter Landeinwärts liegt alles wüst.

(D) Man wirft dem Baron Tott, und nicht ohne Grund, vor, daß er zu den Kastellen, die er bauen lassen sollte, einen unrechten Ort gewählt habe. Man sagt, er habe dazu die Anhöhen wählen sollen, die über dem Kastelle hervorragen, auch habe er die Batterieen nicht so einrichten müssen, daß sie die Schiffe beschießen könnten, so lange sie sich den Kastellen gegenüber befinden; da man, wenn die größten Batterieen nordöstlich und nordwestlich angelegt wären, den nicht geringen Vortheil gehabt hätte, sie von vorn und von hinten zu beschießen.

(E) Wenn ein Geschwader oder eine ganze Flotte eine Passage forciren will, die nur an Einem Orte befestigt ist, so wird die Flotte ihre Unternehmung gewiß ausführen können, dieser Ort mag nun so sehr befestigt seyn, als möglich ist. Strom und Wind werden die Schnelligkeit begünstigen, womit sie segelt, und dadurch der Gefahr entgeht, indem sie zugleich durch ihr eigenes Feuer das Feuer des Feindes zum Schweigen bringt.

Der Angriff des Herrn Trouin bei Rio-Janeiro und das Treffen des Grafen d'Estaing bei Rhode-Island beweisen dies deutlich genug. Indessen, wenn man das eine Feuer überstanden hat, und immer wieder unter das Feuer anderer Batterieen kommt, welche die Schiffe von vorn angreifen, so wird kein Kommandeur der Flotte thöricht genug seyn, eine solche Attaque zu wagen, da sie aller Wahrscheinlichkeit nach nicht gut ausfallen wird.

Bemerkungen über die Tiefe der See an den Küsten von Europa.

Der Kanal läuft im Anfange Ostnordost und westnordwestlich; den Kastellen gegenüber hat man in 9, 13, 15, 17 und 20 Klaftern Muschelgrund, mit kleinen Steinen vermischt, wo man mit Mühe sicher ankern kann. Von Fanary nach Eskyfanary erstreckt sich die Küste westnordwestlich; sie ist von mäßiger Höhe und erscheint 7 bis 8 Meilen in der See ganz deutlich. Vier Kabeltaulängen vom Ufer hat man in 17 bis 18 Klaftern feinen Sandgrund. Von Eskyfanary bis an das schwarze Kap, läuft die Küste ebenfalls westnordwestlich; man hat eine Kabeltaulänge von der Spitze des Vorgebirges Eskyfanary in 6 bis 7 Klaftern, und ungefähr 4 Kabeltaulängen davon, in 15 Klaftern feinen Sandgrund. Die Winde, welche queer über dieses Ufer wehen, sind der Nord, Nordnordost und Nordost.

Das schwarze Vorgebirge läuft sehr weit in die See aus, und bildet eine Bucht, wo man vor den Nordwinden sicher liegt. Sehr hohe Dünen schließen die andre Seite des Hafens ein. Mitten im Lande findet man einen See, den ein Fluß verursacht, der bei seiner Mündung durch eine Sandbank aufgehalten wird.

Aus der angegebenen Lage des schwarzen Vorgebirges und des gegenüber liegenden Dorfes Enicuy, kann man leicht abnehmen, wie wichtig es für die Türken ist, auf der Spitze des Vorgebirges eine starke Batterie zu errichten, welche östlich die Ebenen von Enicuy, und westlich die Bucht des schwarzen Vorgebirges bestreichen kann; man müßte alsdann auf den erwähnten Dünen auch eine errichten, deren Feuer das Feuer vom Kap her durchschneiden könnte. Auf der Höhe von Enicuy müßte man eine Redoute anlegen, so wohl um dem Feinde das Eindringen in das Thal zu verwehren, als auch um die Kommunikation wit den im Lande gelegenen Plätzen zu begünstigen. Man würde hier auch einen guten Vertheidigungsposten für die Dünen von Chercui finden. Der Boden und die Tiefe der See sind den vorigen gleich.

Eine halbe Kabeltaulänge nordnordöstlich vom Kap, hat man in 8 Klaftern feinen Sand. Eine Kabeltaulänge davon in 13, zwei in 22, und drei in 25 Klaftern immer denselben Grund.

Vier Kabeltaulängen nordwestlich vom Vorgebirge hat man in 26 bis 77 Klaftern Muschelsand.

Das schwarze Vorgebirge ist oben flach, von mittelmäßiger Höhe und an der

Seeseite sehr steil. Von der See her ist diese Küste wegen der röthlichen Farbe der Dünen sehr leicht zu erkennen.

Tiefen an der Asiatischen Küste.

Zwischen dem Kastell der Asiatischen Leuchtthürme und dem ersten östlichen Kap, Caraobondus genannt, findet man zwei Ebenen, wo man eine Landung wagen kann; die erste liegt indessen zu nahe am Kastell und der Einfahrt des Kanals, und ist also von weniger Bedeutung. Ist man vor dieser und einer felsigen Landspitze vorbei gesegelt, jenseits welcher die Küste sehr hoch und unzugänglich ist, so entdeckt man die zweite Ebene, welche mit einem kleinen Hafen versehen und zur Landung sehr bequem ist. Ist man hier einmal ans Land gegangen, so kann man sich sehr leicht aller Vertheidigungsplätze des Kanals bemeistern, indem man sie von hinten angreift.

Fünf Kabeltaulängen gegen den Leuchtthürmen von Asien über, hat man in 30 bis 35 Klaftern Sandgrund mit Muscheln, eine halbe Kabeltaulänge von dem Fort Riva, und in der Mündung des kleinen Hafens in 3 Klaftern Sandgrund.

Am östlichen Ende der Ebene von Riva liegt ein Vorgebirge, welches nörd-

lich und schräge gegen die See streicht. Sechstehalb Kabeltaulängen von demselben, und 4 Kabeltaulängen von der tiefsten Stelle der Bucht, hat man in 11 Klaftern groben Sandgrund; viertehalb Kabeltaulängen von der Halbinsel, die an der Westseite des Kastells Riva liegt, hat man in 16 Klaftern, und fünftehalb Kabeltaulängen in 21 Klaftern denselben Grund. Der Spitze gegenüber, die gegen Osten von den Leuchtthürmen liegt, und vier Kabeltaulängen vom Ufer entfernt, hat man in 27 Klaftern überall denselben Boden.

Anhang.

Der westliche Theil von Morea.

Dadurch verstehen wir das ehemals so genannte Messenien, welches die Venetianer mit dem Namen Belvedere belegten: es ist die westlichste von den fünf Halbinseln, die den südlichen Theil von Morea ausmachen. Die Halbinsel Belvedere liegt zwischen dem Meerbusen von Arkadien nach Westen, und dem von Coron nach Osten. An der südlichsten Spitze derselben liegt das Kap Gallo, und unter dem Vorgebirge liegt die Insel Venetika, von denen nach Westen die Inseln Sapienza und die Klippe Venetika liegen. Der Umfang dieser Küste, von der Insel Prode an bis nach Calamata, welches tief am Meerbusen von Coron liegt, beträgt 20 Stunden, und die Breite der Halbinsel bei Navarino wird auf beinahe 7 Stunden geschätzt. Diese Küsten haben verschiedene Häfen und Rheden, die durch die letzte Expedition der Russen noch vermehrt worden. Die vornehmsten derselben sind die Häfen von Navarino, Modon und Coron, die wir jetzt näher betrachten wollen.

Navarino.

Die Stadt und der Hafen derselben, der größte und sicherste in ganz Morea, liegen an der westlichen Küste, vier Meilen südlich von

der Insel Prode. Hier ist zugleich die Grenze zwischen Belvedere und Arkadien. Der Hafen von Navarino wird durch eine Insel, die von allen Seiten unzugänglich ist, gebildet. Diese macht eine Bay, die eine Meile tief ist, und läßt auf der Rückseite nur eine Oeffnung übrig. Auf der Nordseite ist der Eingang sehr enge, und dazu so seicht, daß nur kleine und leichte Fahrzeuge hineinsegeln können. Die südliche Einfahrt ist ungefähr 900 Ruthen breit, und wird von der einen Seite durch fürchterliche Felsen, und von der andern durch das Fort Neu-Navarino gedeckt.

Kommt man von der Westseite, so kann man diesen Hafen sehr leicht an einem hohen Berge erkennen, der ostnordöstlich vom Hafen liegt und eine kegelförmige Gestalt hat. Südwärts von diesem liegt ein anderer breiter Berg, dessen beide äußerste Enden spitzig hervorstehen. Beide Berge läßt man rechter Hand liegen, wenn man in den Hafen einlaufen will; man segelt alsdann weiter, bis man Alt-Navarino nordwärts von der Einfahrt entdeckt. Nachher sieht man ein kleines rothes Inselchen, oberwärts flach und von allen Seiten sehr steil. Dies macht die Mündung des Hafens aus, und die Küsten sind auf beiden Seiten sehr schön. Hierauf läuft man nördlich, und läßt einer Klippe queer gegenüber, die in der Mitte des Hafens liegt, den Anker fallen. Der beste Platz dazu ist zwei starke Kabeltaulängen von der Klippe entfernt, wo man in 22 und 24 Klaf-

tern schwarzen guten Ankergrund hat. Hier liegt man sicher, und der Südwind allein kann die See etwas hohl machen.

Das Land um diesen Hafen herum ist süd- und ostwärts sehr hoch; tief in dasselbe hinein läuft ein Flüßchen, wo man sehr gutes Wasser findet. An der Nordseite aber ist das Land ungemein niedrig, und der Berg, worauf Alt-Navarino liegt, ist auf allen Seiten von Morästen, die im Winter unzugänglich sind, umgeben.

Die beiden Seiten des Hafens von Navarino sind befestigt; indessen ist das Kastell verschiedene male von den Venetianern und Türken wechselsweise eingenommen worden, und gegenwärtig völlig verlassen, da es so wenig bedeutet. Neu-Navarino, durch welches, seiner vortheilhaften Lage wegen, die Einfahrt des Hafens gedeckt wird, haben allein die Türken in Vertheidigungsstand gesetzt.

Dies letztere Fort ist an der Südseite der Einfahrt des Hafens und an dem Abhange eines Hügels gebauet, auch mit einer ziemlich guten Mauer und Thürmen versehen. An der Seeseite liegt auf der am weitesten hervorstehenden Landspitze eine halbe Bastei mit einer doppelten Batterie, welche die Mündung des Hafens bestreicht. Das Kastell war von den Türken im Jahr 1572 gebauet, und wurde ihnen im Jahr 1686 vom General Marosini weggenommen. Es bestreicht die ganze Stadt, und hängt mit den Mauern derselben zusammen; es besteht in einem sechseckigen

Werke ohne Graben, und hat gar keine Außenwerke. Einen halben Kanonenschuß davon liegen überall Anhöhen, die man mit diesen Werken beschießen kann. Zwei hohle Wege, die das von den Bergen herabstürzende Wasser verursacht hat, machen den Zugang sehr gemächlich; indeß hat man von diesen Vortheilen, die das Terrain dieser Anhöhen so stark machen, noch keinen Gebrauch gemacht.

Die Russen bemeisterten sich in Zeit von 4 Tagen, während des letzten Krieges, des Platzes Neu-Navarino. Auf diese Art zogen sie eine Menge Griechen in ihr Interesse, und so eröffneten sie den fruchtlosen Feldzug in Morea. Ihre Flotte, die den Eingang des Hafens sehr leicht forcirt hatte, gieng tief in demselben vor Anker. Es wurden viele Kanonen aus den Schiffen ans Land gebracht, um eine Batterie auf einem dazu ausgesuchten Platze zu errichten; und durch Hülfe dieser starken Batterie schossen sie bald Breschen in die Mauern der Citadelle und der Stadt. Da inzwischen die anderweitigen Unternehmungen der Russen in dieser Gegend verunglückten, so wurden sie genöthigt, den Plan ihres Feldzuges zu verändern. Ehe sie Neu-Navarino räumten, sprengten sie die Festungswerke; indeß sind die Breschen jetzt wider ausgebessert, und das Fort ist in ziemlich gutem Stande. Das dort befindliche Geschütz ist fast nicht der Rede werth, und man kann für gewiß annehmen, daß kein Platz des Großsultans schlechter befestigt ist. Wenn man alles zusam-

zusammen nimmt, so mögen etwa 15 Stücke von verschiednem Kaliber, die aber alle unbrauchbar sind, dort befindlich seyn. Darunter sind nur drei eiserne 36Pfünder begriffen, aber keine einzige Lavette findet man dort.

Die Besatzung besteht meistens aus 200 Türken, die unter dem Befehl eines Janitscharen-Aga stehen, der auch die Stadt regiert. Die wenigen Griechen, die man hier findet, wohnen in einer Vorstadt, oder vielmehr in einem kleinen Dorfe außerhalb der Stadt. Als die Russen hier so sehr um sich griffen, begaben sich die meisten Einwohner von hier weg auf die Insel Zante, wohin sie von der Republik Venedig eingeladen wurden. Dieser Mangel an Bewohnern macht, daß die umliegenden Gegenden von Navarino unbebauet liegen, ob sie gleich zum Olivenbau sehr geschickt sind.

Navarino ist ein Posten von der äußersten Wichtigkeit, da der Hafen desselben eine so glückliche Lage hat, und für solche Schiffe gerade eingerichtet zu seyn scheint, die mit einem starken Südwestwinde nicht über Kap Matapan hinaus kommen können. Diese finden hier einen guten Zufluchtsort, und haben zugleich eine sichere Kommunikation mit allen übrigen Plätzen, zu welchen sehr bequeme Wege führen. Arkadien z. B. liegt nur 14 Stunden, und Tripolizza, die Hauptstadt von Morea, 26 Stunden davon entfernt *).

*) Navarino war schon in den ältesten Zeiten unter dem Namen Pylos, als ein sehr wichtiger Hafen,

In dem Zustande, worin Navarino sich jetzt befindet, würde es sehr leicht seyn, sich desselben zu bemächtigen, und eine einzige Batterie würde sicher die Stadt in weniger Zeit bezwingen. Um dieselbe in einen gehörigen Vertheidigungszustand zu setzen, müßte man die Defensionsposten an dem Eingange des Hafens vervielfältigen und eine starke Batterie am äußersten Ende der Insel, oder auf einer der kleinen Inseln, anlegen.

Modon.

Die Citadelle von Modon liegt auf einer hervorstehenden Landspitze, welche mit der Insel Sapienza eine Rhede ausmacht, die bei guter Jahreszeit ziemlich sicher, aber im Winter wegen des schlechten Ankergrundes und der hohen See, welche die Westwinde hier machen, sehr gefährlich ist. Der Ankerplatz zwischen den Inseln Sapienza und dem festen Lande, der unter dem Namen des Hufeisens bekannt ist, muß der Bucht von Modon allezeit vorgezogen werden, und liegt für die Schiffe, die nach Kap Matapan bestimmt sind, sehr bequem.

Die alte Forteresse von Modon ist auf einem Felsen gebauet, der vermittelst einer Landenge, die

bekannt. Pausanias sagt schon, die Natur habe ihn durch die Insel Sphakteria gedeckt und befestigt. Im Peloponnesischen Kriege wußten die Athener diesen Posten sehr wohl zu benutzen. Sie befestigten ihn, und vertrieben die Spartaner aus dieser Gegend. Spr.

125 Ruthen lang ist, mit dem festen Lande zusammenhängt. Die ganze Seeküste, und selbst das Innerste des Hafens, ist voller Klippen, und noch dazu mit einer 30 Fuß hohen Mauer und mit Thürmen befestigt. Auf der äußersten Landspitze steht ein ungemein hoher Thurm, der viel fester als die übrigen ist. Vor diesem Thurm liegt ein kleines rundes Inselchen, welches vermittelst eines Bollwerks mit dem Platze vereinigt ist. An der Seeseite dieses Inselchens, hat man einen Thurm mit verschiedenen Absätzen gebauet, auf deren unterstem eine Batterie horizontal liegt, die den Ankerplatz deckt und die ganze Passage zwischen der Insel Sapienza und dem festen Lande bestreichen kann.

Dieser ganze Theil der Forteresse ist immer in demselben Stande geblieben, und, wiewohl er schlecht ausgebessert ist, so thut er doch immer seine Dienste, da die Küste für sich schon durchgehends unzugänglich ist. In dem Bezirke dieser Forteresse stehen Kasernen und ein Arsenal. Auch hat man ein sehr gut gemauertes Bassin, das die Türken aber gänzlich vernachlässigt haben.

Von der Landseite, dem einzigen Angriffspunkte, bestanden die Werke in einer doppelten Mauer mit Thürmen versehen; die Mitte der Halbinsel war stärker befestigt, da das Terrain, welches sie umgiebt, diesen Theil völlig bestreichen kann.

Als die Venetianer sich dieses Ortes, so wie der Festung Navarino, bemeistert hatten, be-

festigten sie Modon von der Landseite, und zogen einen überwiegenden Vortheil von der doppelten Enceinte, die man auf der Seite der Fronte des Angriffs fand. Um die erstere nicht weiter auszudehnen, legten sie auf der vorstehenden Landspitze, worauf die starken Thürme stehen, einige andere Werke an. Sie folgten in diesen Anlagen allezeit der Unregelmäßigkeit des Terrains, sowohl um die alten Mauern zu gebrauchen, als auch um ihr Feuer immer erhöhen zu können.

Diese Werke waren mit vieler Sorgfalt und Vorsicht angelegt, und sind auch noch heutiges Tages in sehr gutem Stande. Die Breschen, welche die Russen hinein schossen, sind ausgebessert, und die Parapetten erhöht, und was man in keiner andern Türkischen Festung findet, das Oberste des bedeckten Weges ist mit Palisaden besetzt.

Die am meisten befestigte Seite ist die Landseite. In der halben Bastey am Hafen liegen zwölf metallene 18- uud 24Pfünder. Der oberste Theil des Kronwerks, der zugleich der stärkste ist, scheint nicht überall gleich befestigt zu seyn. Auf demselben liegen viele eiserne und lange metallene Stücke von kleinem Kaliber, wie auch einige Mörser.

Die Batterie, welche auf dem äußersten Ende des kleinen Bollwerks horizontal liegt, ist mit acht 24Pfündern versehen.

Die ganze Artillerie von Modon wird auf 80 Stücke von verschiednem Kaliber geschätzt; dar-

unter sind noch die fünf und zwanzig eisernen 24- und 36 Pfünder begriffen, welche die Russen zurück-ließen, als sie die Belagerung aufheben mußten. Man kann sicher annehmen, daß diese ganze Artillerie demontirt ist; denn die wenigen Lavetten, die man findet, sind ganz außer Stande. Der Großsultan unterhält zu Modon 1000 Janitscharen, wovon kaum 300 in dem Platze selbst liegen, und diese sind noch dazu Einwohner der Stadt, welche die Besatzung ausmachen. Das Kommando führt ein Janitscharen-Aga.

In der Forteresse findet man einen großen Ueberfluß von Pulver und Kugeln, und zu meiner Zeit lag dort eine beträchtliche Menge Holz zu Lavetten, nebst 9 metallenen Stücken.

Die Lage dieses Platzes ist schlecht; die äußerste Bastey desselben kann von einer Anhöhe, die ungefähr 80 Ruthen davon liegt, völlig bestrichen werden, ohne daß man das Feuer des Platzes von dieser Seite zu fürchten hätte.

Die Russen waren jedoch von der guten Lage dieses Postens völlig überzeugt, und errichteten dort eine Batterie von 30 schweren Stücken, die sie an der Südseite des Hafens ans Land gebracht hatten. Indeß, da sie beschäftigt waren, den Platz stark zu beschießen, und nur 500 Mann, nebst ungefähr 7000 schlecht bewaffneten und in aller Eile zusammen gerafften Griechen stellen konnten, so ließen sie sich von einem 8000 Mann starken Korps, Türken und Griechen, überrumpeln. Die Griechen in der Russischen Armee nahmen so-

gleich die Flucht, und die 500 Russen wurden nach einem hartnäckigen Widerstande alle niedergehauen. Dem Grafen Dolgokowky glückte es allein, mit 10 Mann nach Navarino zu kommen, wo das Geschwader vor Anker lag. — Man findet durchgehends in der Levante deutliche Beweise von den groben Fehlern, welche die Russen, sowohl in Absicht ihrer Plane, als auch in Rücksicht der Operationen selbst, begangen haben; indeß hat der schnelle und für sie sehr vortheilhafte Sieg, den sie über die Türken bei Tschesme erfochten, alles Andere in Vergessenheit gebracht.

Der Flecken Modon liegt außerhalb der Forteresse, und war sonst sehr bevölkert; indeß haben die Bedrückungen, welche die Griechen von den Türken erlitten, die erstern aus dieser fruchtbaren Gegend vertrieben. Die Ebene von Modon ist außerordentlich fruchtbar, bringt ungemein viel Oehl hervor, und liefert den Seefahrenden frische Lebensmittel. Die dort wohnenden Türken treiben mit Tunis und einigen andern Plätzen auf der Küste der Barbarei einen nicht sehr beträchtlichen Handel.

Die günstige Lage Modons in der Mitte der Westküste der Halbinsel Morea, und die Sicherheit, womit die Landung der Trupen hier gedeckt wird, hat diesem Platz allezeit sehr viel Gewicht gegeben. Die Kommunikation und die Nähe von Navarino, welches nur 2 Stunden davon entfernt ist, macht, daß die Vertheidigung beider Plätze sehr viel Beziehung auf einander hat. Der Kommunikationsweg geht zwischen den beiden

Bergen, welche südlich zwischen Neu-Navarino liegen, durch. Zur Zeit der Venetianer war diese Straße an den unwegsamsten Stellen gepflastert und wohl unterhalten, und Modon wurde nebst Navarino als der Schlüssel von Morea angesehen. Jetzt hat man diese Straße ganz vernachlässigt und verfallen lassen, da sie doch sehr leicht wieder herzustellen, und für Fuhrwagen sehr bequem wäre.

Die Kommunikation zwischen Modon und Coron ist ungefähr 6 Stunden Weges lang, und geht über die Kette von Bergen, welche die Halbinsel nördlich und südlich durchschneiden. Diese Straßen sind sehr schlecht und an einigen Stellen ganz unwegsam. Man könnte dieser Unbequemlichkeit leicht abhelfen, wenn man diesen Weg von dem Fuße der Berge an den Abhang derselben hinauf verlegte.

In Kriegeszeiten würde es nothwendig seyn, zwischen beiden Plätzen einen Weg zu eröffnen, von welchem man das Terrain auf dieser Kette von Bergen besetzen könnte, wenn man entweder die Belagerung von einer der Forteressen decken, oder nach der Eroberung derselben in das Innerste von Morea dringen wollte.

Coron.

Die Rhede und das Fort Koron liegt nordnordöstlich von dem Inselchen oder vielmehr von der Klippe Venetika, an der Ostseite des Meer-

busens, der denselben Namen führt. Diese Rhede wird durch eine sehr hohe Landspitze gebildet, die sich Ostwärts erstreckt; nach Norden findet man in 12 bis 14 Klaftern einen sehr guten Ankergrund. Man muß nur dahin sehen, daß man die Spitze des Forts in Süden und Südsüdost in der Entfernung von 300 Ruthen hat. In derselben Entfernung hat man alsdann verschiedne weiße Flecken, die man auf der Küste bemerkt. Diese Lage ist für die Schiffe im Winter sehr bequem, da es gefährlich ist, sich der Küste mehr zu nähern. Man verwahrt sich alsdann mit schweren Ankern auf der Nordost- und Nordwestseite, da diese Rhede den Südostwinden völlig ausgesetzt ist. Im Sommer kann man sich den Flecken auf 9 bis 10 Klaftern nähern, wo man feinen Sand und einen guten Ankergrund findet. Auf dieser Rhede liegen auch verschiedene gute Wasserplätze. Der beste von allen ist der, welcher außerhalb der Rhede südlich vom Fort liegt. Es wird nicht undienlich seyn, den Seeleuten anzugeben, daß die reiche Wasserquelle, die man hier findet, sich im Sande zwischen zweien Felsen verliert; auf dieser Sandebene darf man nur drei Fuß tief graben, um Wasser in Ueberfluß zu finden.

Das Fort Coron, das auf der vorstehenden Landspitze, welche die Rhede bildet, errichtet ist, kann schon als von der Natur befestigt angesehen werden. Es liegt auf einem steilen Felsen, der nur auf Einer Seite, nemlich von den Anhöhen, oberhalb des Dorfes her, zugänglich ist. Die Werke sind sehr alt und unregelmäßig gebauet.

Als die Venetianer im Jahr 1687 sich nach einer langen Belagerung dieses Forts bemächtigten, ließen sie die Werke an der Landseite vorzüglich vergrößern; auch ist hier der Platz am festesten.

Die Wälle, die an der Nord- und Südseite sehr hoch sind, hat man noch unterwärts mit einem Kontrefort, das sehr dick und stark zu seyn scheint, befestigt.

Die halbe Bastey, die gegen die Fronte des Angriffs liegt, ist seit kurzem ausgebessert und mehr befestigt. Man hat die Mauern dicker gemacht, und die Parapetten sehr erhöhet; auch hat man die Anhöhe verstärkt, von wo die Russen im vorigen Kriege den Platz in einer Entfernung von 100 Ruthen, doch mit einer zu schwachen Artillerie, angriffen. Die Ausbesserungsanstalten sind gut eingerichtet, und mit mehr Schönheit, als man bei Türkischen Werken sonst gewohnt ist. Hinter diesen Werken sieht man einen verfallnen Thurm, der noch ein Ueberbleibsel einer alten Mauer ist. Vor der halben Bastei liegt eine Batterie ganz allein. Diese Werke, die vermittelst einer verdeckten Thüre mit dem Corps de place und mit der rechten Flanke der Bastei in Kommunikation standen, haben die Türken ganz verlassen und verwahrloset.

Es wäre übrigens äußerst wichtig, wenn man diese Außenwerke erhalten könnte, da man von hier aus beide Seiten der Anhöhen ent-

decken und dergestalt gegen alle heimliche und unvermuthete Ueberfälle gesichert seyn kann. Die Russen waren in Begriff, von dieser Nachlässigkeit die erwünschtesten Vortheile für sich zu ziehen, da sie sich im vorigen Kriege dem Platze näherten, ohne dem Feuer desselben ausgesetzt zu seyn, indem die Mauern zu hoch waren.

Das folgende Detail wird den militairischen Leser in den Stand setzen, den schwachen Zustand dieses Platzes zu beurtheilen. Auf der halben Bastei liegen fünf metallene und sieben eiserne Stücke, 18Pfünder, alle sehr schlecht, und die Lavetten vermodert. Auf der Südseite: vier metallene 24Pfünder und ein Mörser von 8 Zoll, gut aber demontirt; acht eiserne Stücke von 8 Fuß, sehr schlecht; zwanzig Stücke von verschiedner Größe, schlecht montirt. Auf der Ostseite: fünf metallene Stücke, 18Pfünder, unbrauchbar, aber auf guten Lavetten; vier eiserne 12Pfünder, mittelmäßig; ein metallener Mörser von 8 Zoll, demontirt; ein eiserner dito 13Pfünder, demontirt.

Man hat in allen diesen Verzeichnissen die Zahl der Stücke und ihre Kaliber genau bestimmt. Da die Türken selten eine Veränderung damit vornehmen, so können diese Angaben zur Norm dienen.

Im Fort Coron liegen, unter dem Kommando eines Aga, dem die Aufsicht über den

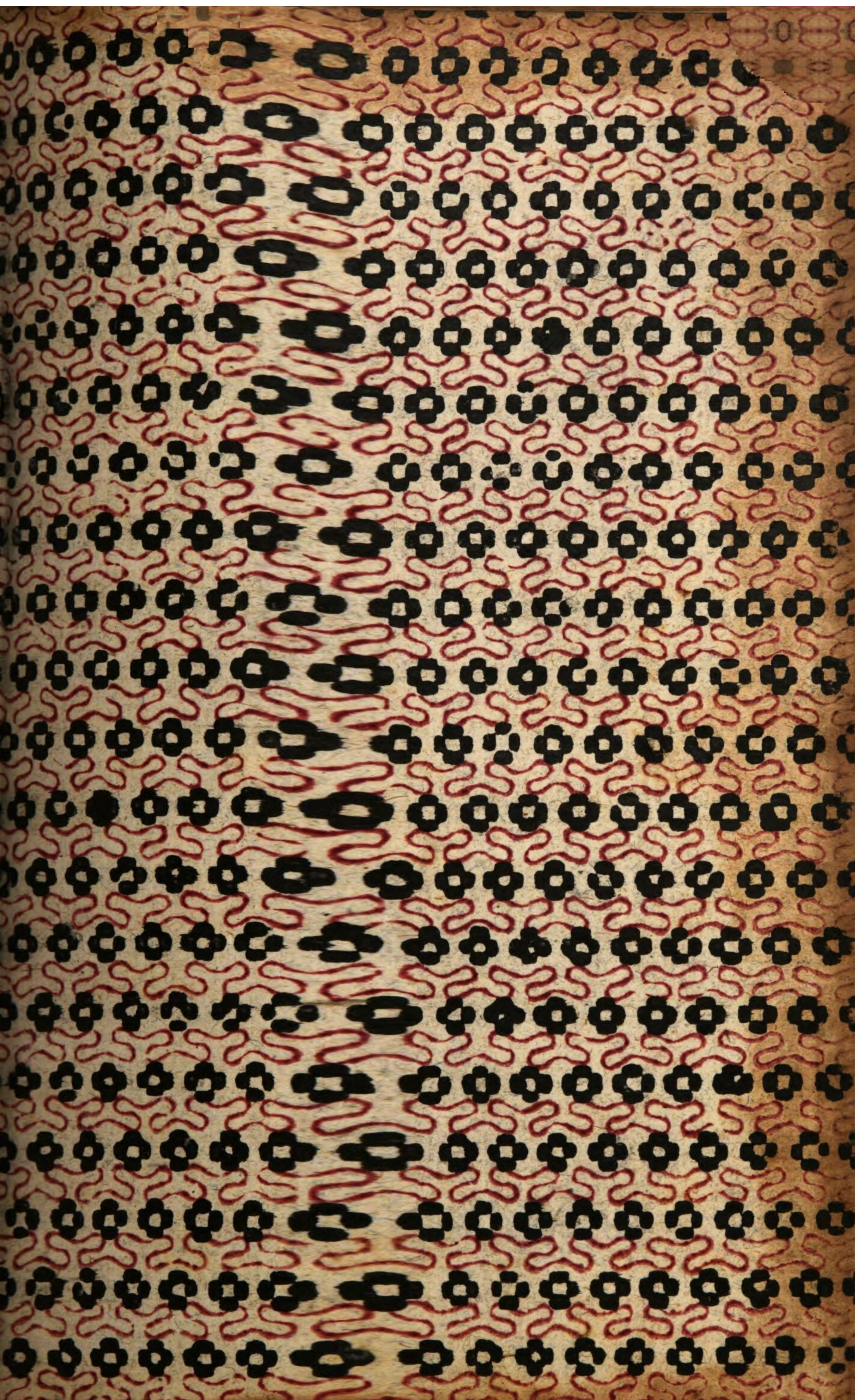
Platz anvertraut ist, 150 Janitscharen. Der Bey, der das Land regiert, wohnt ebenfalls zu Coron.

Der einzige Punkt, von wo aus man das Fort Coron angreifen kann, ist von der Natur schon so begünstigt, daß wir nicht nöthig haben, über den Angriff und die Vertheidigung dieses Platzes ausführlicher zu seyn. Es sieht ein jeder leicht, daß man so schnell als möglich suchen muß, sich der vortheilhaften Posten zu bemächtigen, die rings um das Fort liegen. Um das Fort zu bezwingen, müßte man ohne Zweifel einen regelmäßigen Angriff zu Lande machen, da das Feuer der Schiffe viel zu niedrig geht, und keine beträchtliche Wirkung äußert.

In Rücksicht des schlechten Zustandes der Batterieen an der Rhede, müßte man zwei Schiffe mit Queerseilen an den Kabeltauen, in der Entfernung eines halben Kanonenschusses, befestigen, und ein starkes Feuer auf die Gegend spielen lassen, die zwischen dem Fort und den Thürmen auf der Ostseite liegt, da die Mauer auf dieser Seite sehr schwach ist, und nur 15 Fuß über den Felsen hervor ragt. Da auf dieser Seite nur ein einziger und niedriger Thurm steht, so wird man das Feuer derselben sehr leicht zum Schweigen bringen, und alsdann die Mauer sehr gemächlich ersteigen können. Wenigstens würden diese Operationen ein sehr gutes Mittel seyn, die Kräfte der Belagerten zu vertheilen, und sie dadurch zu schwächen.

Der Flecken Coron liegt nordwärts von der See unterhalb der Forteresse und wird von 350 Griechen bewohnt; doch ist das platte Land, welches rings um den Flecken liegt und zu Coron gehört, mit darunter begriffen. Vor der Belagerung war die Volksmenge weit stärker; aber Türken und Griechen haben beiderseits viel zur Verminderung derselben beigetragen.

Die Ländereien um Coron sind gut angebauet, und liefern alle Arten frischer Lebensmittel. Der vornehmste Handelsartikel besteht in Oehl, wovon die Franzosen, aus Coron und Navarino zusammen, 16 bis 18 Ladungen ausführen; indeß wird durch die häufige Auswanderung der Einwohner dieser Handelszweig täglich mehr vermindert.



BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Kinsbergen, Jan H. van

Beschreibung des Archipelagus

Rostock 1792

H.gr. 1245
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10447130-4
VD18 14743272-001